Schupp, Johannes
Die sozialen
Verhältnisse im
Hamburger Hafen

HD
8039
L82G47

Die sozialen Verhältnisse im Hamburger Hafen.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät

der Königlichen Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

vorgelegt von

Johannes Schupp

aus Hamburg.

KIEL 1908.

Druck von Lüdtke & Martens, vorm. P. Peters,

Knooper Weg 144.

Die sozialen Verhältnisse im Hamburger Hafen.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät

der Königlichen Christian-Albrechts-Universität zu Kiel

vorgelegt von

Johannes Schupp

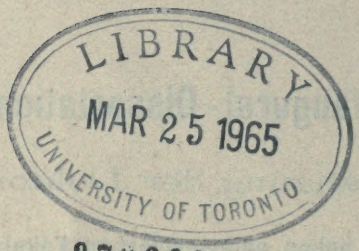
aus Hamburg.

KIEL 1908.

Druck von Lüdtke & Martens, vorm. P. Peters,

Knooper Weg 144.

HD
8039
L82G47



970260

Zum Druck genehmigt:
Dr. Holthausen
z. Z. Dekan.
Kiel, 4. August 1908.

Meinem lieben Vater

Einleitung.

Der grosse Hafenarbeiterstreik im Winter 1896/97 lenkte zum ersten Male die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf die Zustände im Hamburger Hafen. Mit Verwunderung nahm man wahr, wieviel tausend rührige Hände nötig sind, um an der grossen Handelspforte Deutschlands die Waren hin und her zu schaffen. Man fand, dass hier die Dinge anders lagen, als selbst in den grössten Industriegebieten des Binnenlandes. Nicht allein eine Vielheit von Arbeitern ist im Hafen tätig sondern Verschiedenheit und Eigenart der Arbeit haben hier ganz besondere Verhältnisse geschaffen. Schon die Bezeichnung Hafenarbeiter für die an und auf dem Wasser tätigen Leute unterscheidet diese auffallend von anderen Arbeitergruppen, die sich nach dem Gegenstande ihres Berufs in Holz-, Textil-, Metallarbeiter u. s. w. teilen.

Die einzelnen Kategorien der Hafenarbeiter sind aus dem alten Schiffergewerbe entstanden. Wenn früher im alten Hamburg die Schiffe aufkamen und an den Kais vertäut hatten, dann wurden die Waren von der Mannschaft gelöscht. Reichte diese nicht aus, so wurden zur Beihülfe Seeleute, die gegenwärtig ohne Heuer waren, oder andere Arbeitslose herbeigezogen. Lagen die Schiffe im Strom, oder war bei den am Kai liegenden Schiffen die Abnahme der Waren zu Wasser für den Kaufmann günstiger, so nahmen die Flussschiffer die Waren in kleine Fahrzeuge, Schuten genannt, über. In gleicher Weise wurde das Laden der Schiffe besorgt.

Den grossen wirtschaftlichen Strömungen des vergangenen Jahrhunderts hielt diese Einrichtung nicht Stand. Der Verkehr

am Hafen wurde immer grösser, und bald war es ein ebenso lohnender Beruf, an den Kais nach Arbeit auszuschauen, als fern von Heimat und Familie auf fremden Meeren sein Heil zu suchen. Die Scheidung von Arbeitsherr und Arbeiter, die in der hamburgischen Flussschiffahrt oder Ewerführerei schon frühzeitiger stattgefunden hatte infolge des notwendigen Eigentums an offenen und gedeckten Schuten, vollzog sich allmählich bei den Arbeitern am Kai und auf den Schiffen auch. Anfangs vermittelte ein durch Umstände oder Besitz begünstigter Mann nur die Arbeit für die andern und gewann dadurch höheren Verdienst. Aber auch hier entwickelte sich im Laufe der Zeit der Vermittler und Vorarbeiter zum selbständigen Zwischenunternehmer, der vertragsmässig den Reedern die nötigen Arbeitskräfte zu beschaffen hatte. So entstanden die selbständigen Stauereibetriebe, deren Arbeiterschaft sich unter der Sonderbezeichnung Schauerleute von den Kaiarbeitern schied, welch letztere an den Staatskais zu staatlich angestellten Arbeitern wurden. Längere Zeit hindurch blieb das Arbeitsverhältnis in der Stauerei und der Ewerführerei noch ein patriarchalisches, den Gepflogenheiten der alten Gewerbe folgend, wie an der gebräuchlichen Anredeform „Baas“ für den Arbeitsherrn erkennbar ist. Mit der Ausbreitung sozialdemokratischer Ideen und der Erstarkung der Gewerkschaften und mit dem ungeheuren Wachstum des Grossunternehmens andererseits, wurden auch hier die Gegensätze verschärft. Die Zahl der Arbeiter nahm beständig zu, und die Baase wurden bald zu beachtenswerten Unternehmern, die in den Lohnkämpfen im Hafen zu Ende des 19. Jahrhunderts selbst ohne den Schutz des grossen Kapitals den Arbeitern nicht waffenlos gegenüber gestanden hätten. Der Verlauf des Hafenarbeiterstreiks von 1896/97 ist infolge dieser mannigfach veränderten Verhältnisse mit Recht ein viel umstrittener wirtschaftlicher Vorgang gewesen. Wie einige Jahre später die Crimmitschauer Weber, so hattten im Februar 1897 die Hamburger Hafenarbeiter sich dem Willen des Kapitals beugen müssen. Dennoch hat dieser Streik die Grundlage für eine Erneuerung des gewerkschaftlichen Lebens der Hafenarbeiter gegeben.

Der Streik.

Die Organisation der Hafenarbeiter war vor dem Streik verhältnismässig schwach[1]). Von ca. 20000 Arbeitern, die in Betracht kamen, waren kaum ein Viertel gewerkschaftlich organisiert. Dementsprechend war der Geldvorrat ebenfalls nur gering. Ein längerer Streik schien also völlig ausgeschlossen. Als daher am 20. November 1896 die Schauerleute wegen Lohndifferenzen die Arbeit niederlegten, standen sie im vollen Widerspruch zur Verbandsleitung. Nichtsdestoweniger war die Erregung unter den Hafenarbeitern so gross, dass bis zum 28. November die wichtigsten Kategorien sich alle im Ausstand befanden. In kurzer Zeit folgten die übrigen, und die Zahl der Streikenden belief sich auf ca. 17000 Mann.

Die Ursachen des Streiks lagen weiter zurück und hatten ihre letzte Quelle in den seit dem Zollanschluss stark veränderten Verhältnissen. Der Zollanschluss hatte eine allgemeine Verteuerung der Lebensmittel gebracht. Aber nicht das allein, durch den beginnenden gewaltigen Aufschwung Hamburgs wurden die bisherigen kleinen billigen Wohnungen am Hafen den Arbeitern erheblich verteuert, sodass die Arbeiter gezwungen wurden, weiter ausserhalb Wohnungen zu suchen und dennoch einen doppelten Nachteil hatten, da sie der Entfernung wegen eine Einbusse an ihrer freien Zeit erlitten und auch häufig genug der Eile oder des schlechten Wetters wegen genötigt waren, die Verkehrseinrichtungen zu Land oder zu Wasser zu benutzen. Die hierdurch hervorgerufene Unzufriedenheit wurde noch besonders genährt von der Erbitterung über die Niederlagen in den Streiks und Aussperrungen des Jahres 1890 und durch das rücksichtslose Verhalten der Arbeitgeber, welche es an Massregelungen und Bestrafungen nicht hatten fehlen lassen. Man wollte Revanche. Zu diesem kommen noch zwei weitere Ursachen hinzu, die der einzelne Arbeiter viel mehr und viel besser erkannte, da er zu ihrer Wahrnehmung täglich Gelegenheit hatte. Das waren die durch mancherlei Missstände hervor-

---

[1]) C. Legien. Der Streik der Hafenarbeiter und Seeleute. Hamburg 1897.

gerufenen Gefahren im Hafenbetriebe und die von manchen Arbeitgebern immer wieder versuchten Lohnkürzungen. Besonders die herrschenden Missstände sollen den Ausschlag gegeben haben[1]).

Im Laufe des Streiks bewiesen die Arbeiter eine anerkennenswerte Solidarität, die bei der mangelhaften Organisation durchdurchaus nicht zu erwarten war[2]). Diese Solidarität wurde von den Unternehmerorganisationen durch den Anschluss an den Arbeitgeberverband von Hamburg-Altona beantwortet. Man war auf dieser Seite der Ansicht, dass die Arbeiter den Streik lediglich deshalb veranlasst hätten, um den Unternehmern ihre Macht fühlen zu lassen. Die Arbeitgeber beschlossen daher, die Bewegung mit allen erlaubten Mitteln niederzukämpfen. Die Kampflust auf beiden Seiten schien dem Gemeinwesen der Stadt gefährlich zu werden. Es machten daher der Chef der Polizeibehörde, der Präsident der Bürgerschaft und der Vorsitzende des Gewerbegerichts den Vorschlag, als Schiedsgericht zwischen beiden Parteien vermitteln zu wollen. Aber entgegen der Annahme seitens der Arbeiter, lehnten die Unternehmer ab. Dadurch wurden die Leidenschaften aufs neue entfesselt, auch die letzten Arbeiter fielen von den Unternehmern ab, und die Streikleitung hatte alle Hände voll zu tun, um genügend Unterstützungsgelder herbeizuschaffen.

Die Bewegung teilte sich nun auch weiteren Kreisen mit. Die Kleingewerbetreibenden ergriffen die Partei der Arbeiter, da sie sich in ihrer Existenz bedroht sahen. Aber auch ausserhalb der Mauern Hamburgs erkannte man die Bedeutung des Streiks. Eine in Berlin zusammengerufene Versammlung von Männern und Frauen aller Stände verwarf mit Entschiedenheit den veralteten Standpunkt, dass ein Lohnstreit nur mit der bedingungslosen Unterwerfung des einen Teils enden müsse. Aber trotz

---

[1]) Schutzkongress Berlin 1906. Referat des Vorsitzenden des Verbandes der Hafenarbeiter, J. Döring. „Ich möchte hier ausdrücklich konstatieren, dass es sich bei dem Streik weniger um eine Lohnbewegung als vielmehr um die Abstellung der Missstände und Schäden handelte".

[2]) Z. B. Schauerleute. organisiert, 480, im Streik 4450, Streikbrecher 96, Ewerführer, organisiert, 1247, im Streik 1867, Streikbrecher 81.

aller Vermittlungsversuche auch von Seiten des Hamburger Senats, verharrten die Unternehmer bei ihrer Forderung einer bedingungslosen Unterwerfung. Die Fortführung des Streiks schien für die Arbeiter immer aussichtsloser, sie boten immer williger die Hand zum Frieden unter Voraussetzung vorher zu treffender Vereinbarungen. Die Unternehmer blieben unerbittlich, gestützt auf die grosse Industrie[1]) und moralisch gestärkt durch die Teilnahme des Deutschen Kaisers[2]). Noch einmal erhoben in einem öffentlichen Aufruf[3]) Männer der Wissenschaft wie Baumgarten, Kiel; Herkner, Karlsruhe; Pfarrer Naumann; Tönnies, Hamburg, u. s. w. ihre Stimme, aber auch diese Aufforderung zur Versöhnung war vergebens. Am 7. Februar 1897 mussten die streikenden Hafenarbeiter die Arbeit bedingungslos wieder aufnehmen. Ein gewaltiger Kampf hatte damit sein Ende erreicht. Hatten die Arbeiter aber auch keinen direkten Erfolg zu verzeichnen, so sollte der Kampf doch auch für sie nicht nutzlos gewesen sein. Der Streik hatte den Schleier ein wenig gelüftet, der bisher dem Fernerstehenden die Kenntnis der wahren Betriebsverhältnisse im Hafen völlig entzog. Das öffentliche Interesse war wachgerufen und damit der Boden für eine Reform geschaffen.

Die nächste Folge des Streiks war auf Seiten der Arbeitnehmer eine lebhafte Agitation für die gewerkschaftliche Sache. Der Hafenarbeiterverband gewann in Hamburg eine feste Grundlage. Die Zahl seiner festen Mitglieder ist nie mehr auch nur annähernd so tief gesunken, wie vor dem Streik.

Die Unternehmer ihrerseits erwogen eine eventuelle Lohnerhöhung und gestanden diese den Arbeitern im Laufe des nächsten Jahres zu.

Senatskommission.

Die wichtigste Folge aber war die Einmischung der Regierung. Es wurde vom Senat eine Kommission eingesetzt zur

---

[1]) Resolution der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller vom 10. Dez. 1896, Berlin.

[2]) Diner beim Reichskanzler am 17. Dez. 1896.

[3]) Aufruf vom 19. Januar 1897.

Prüfung der Hafenverhältnisse. Arbeitgeber und Arbeitnehmer wurden vorgeladen und ihre Aussagen protokollarisch aufgenommen. Es wurden von den Arbeitern viele Missstände zur Sprache gebracht. Die meisten Klagen wurden geführt über die Art der Arbeitsvermittlung, welche fast nur in den Wirtschaften stattfand, lange Arbeitszeit und geringen Lohn. Dass die Arbeitszeit zum Teil eine aussergewöhnlich hohe war, ist nachgewiesen. Der „36 Stundentag" war keine Seltenheit im Stauereibetriebe, aber auch der „48 Stundentag" kam häufiger vor. Dass eine so gründliche Ausnutzung der menschlichen Arbeitskräfte auch in dem Jahrzehnt nach dem Streike noch gang und gebe war, bewiesen die Lohnbedingungen der Schauerleute, welche besonders bestimmten, dass kein Arbeiter verpflichtet sei, mehr als 36 Stunden hintereinander zu arbeiten.

Seitens der Senatskommission wurde zweifellos versucht, unparteiisch vorzugehen und auf eine Abstellung der gerügten Missstände und Arbeitsverhältnisse zu dringen. Es zeigten sich dabei aber unüberwindliche Schwierigkeiten. Die Kommission konnte unmöglich den rechten Einblick gewinnen, da die Arbeitgeber versicherten, dass die Verhältnisse durchaus gut und geordnet seien, die Arbeitnehmer aber nicht alle immer recht mit der Sprache heraus wollten, da sie beständig befürchten mussten, wegen ihrer Aussagen von ihrem Arbeitgeber gemassregelt zu werden und Lohn und Brot zu verlieren. Hinzu kam, dass die „Streikbrecher", um sich bei ihren Arbeitgebern angenehm zu machen, sich zum teil nicht davor scheuten, recht unsinnige Angaben zu machen, und die lange Arbeitszeit als leicht erträglich hinzustellen. Diese widersprechenden Aussagen der Arbeitnehmer veranlassten die Kommission, sich mehr auf die Seite der Arbeitgeber zu stellen. Die Kommission war auch garnicht in der Lage, die Ursachen der Missstände in den Betrieben zu erkennen und zu beseitigen, da die Eigenart der Hafenverhältnisse es unmöglich machte. Zur Erläuterung mag ein kleines Beispiel aus den Protokollen dienen. Der Arbeitnehmer behauptet, in den Schuten sei kein oder mangelhaftes Geschirr. Der Arbeitgeber antwortet, es sei alles da, und wenn es nicht in Ordnung wäre, so sei es eben gestohlen. Worauf

der Arbeitnehmer erwidert, dann sei es doch nicht da. Die Kommission steht hier vor der Frage, wer nun die Schuld an dem Mangel trage. In Wahrheit liegt die Sache so, dass beide recht haben, eine Schuld aber keinem beizumessen ist bei einem eintretenden Unfall. Der Arbeitgeber kann unmöglich bei der weiten Ausdehnung des Hafens über seine überall zerstreut liegenden Schiffe eine beständige und genaue Kontrolle üben, ebensowenig kann der Arbeiter an Stelle des fehlenden oder schlechten Geschirrs neues hervorzaubern. Schuld sind an diesem Missstande aber zweierlei, die geringe Sicherheit des Eigentums und die Unachtsamkeit und Sorglosigkeit desjenigen Arbeitnehmers, der schlecht mit dem Geschirr gearbeitet hat und es nicht gut verschlossen oder eine Mangelhaftigkeit dem Arbeitgeber nicht angezeigt hat.

Die Senatskommission hat für ihre umfangreiche Arbeit sich weder den Dank des Unternehmers noch des Arbeiters erwerben können. Allerdings sollte sie nicht ganz erfolglos auseinandergehen. Die von den Arbeitern lange geforderte Hafeninspektion wurde eingesetzt, wenn auch nicht in der Form, wie sie gewünscht war. Die Behandlung aller übrigen Streitfragen wurde wie vor dem Streik den beiden Parteien zur Schlichtung überlassen und damit eigentlich selbst das Signal zu weiteren Kämpfen gegeben.

Ein allgemeiner grosser Ausstand hat im Hamburger Hafen seit 1897 nicht wieder stattgefunden, aber ebensowenig kann man von einer allgemeinen Ruhe während dieser Zeit sprechen. Es sind immer einzelne Gruppen der Hafenarbeiter in Bewegung, und von allen wird unermüdlich daran gearbeitet, die wirtschaftliche Lage zu verbessern. An der Regelung des Arbeitsnachweises und der Arbeitsbedingungen gewinnen sie allerdings direkt nicht bestimmten Einfluss, wie wir weiter unten sehen werden, wohl aber wird das Unternehmertum gezwungen, um sich vor Beunruhigungen zu schützen, den Wünschen der Arbeiter häufig willfährig zu sein. Dieser beständige Druck der breiten Arbeitermassen äussert sich besonders dort, wo es sich um die Abstellung von Missständen oder die Befolgung von Arbeiterschutzvorschriften handelt. Unter diesem Drucke haben

sich die sozialen Verhältnisse des Hamburger Hafens seit dem Streik ohne Frage bedeutend verbessert, wenn auch die gegenwärtigen Zustände noch nicht als durchaus befriedigend zu bezeichnen sind.

I. Kapitel.

Allgemeine Verhältnisse im Hamburger Hafen.

Missstände.

Die Missstände eines Betriebes werden gewöhnlich danach beurteilt, wieviel Unfälle sich in demselben ereignen. Die Berufsgenossenschaften gehen, gezwungen durch ihre Versicherungspflicht, den Ursachen der Unfälle auf den Grund und suchen durch Verhütungsvorschriften vorzubeugen. Diese Vorschriften, die ja sowieso nur selten auf bestimmte Fälle zugeschnitten sein können, sind erklärlicherweise noch viel weniger im Stande in einem bewegten Hafenbetriebe alle Gefahren für Leben und Gesundheit zu beseitigen oder zu beschränken. Es bergen Ort und Art der Arbeit darnach Gefahren in sich, gegen die bestimmte Massregeln nicht schützen können: Bei einer kritischen Betrachtung der Unfälle muss man daher wohl unterscheiden zwischen vermeidlichen und unvermeidlichen. Man kann sogar soweit gehen und zu den ersteren nur die zählen, die durch geeignete Vorkehrungen völlig unmöglich gewesen wären. Aber auch andere Übelstände, die nicht mit einer direkten Gefahr für Leben und Gesundheit des Arbeiters verbunden sind, muss man in einer ähnlichen Weise scheiden.

Für die Art von Missständen oder Übelständen, die als vermeidlich bezeichnet sind, ist auffallend, dass solche von dem Unternehmer soweit sie direkte Gefahr bedeuten, nicht sofort abgestellt werden, da er die Kosten eines eventuellen Unfalls sowie die von der Berufsgenossenschaft festgesetzten Strafen zu zahlen hat. Der Grund hierfür ist aber darin zu finden,

dass die Unternehmer resp. ihre Vicen sich an die wechselnden Verhältnisse immer erst gewöhnen müssen. Dies ist vor allem bei dem kleineren Unternehmer zu bemerken, dem angeordnete Verbesserungen oder Neuerungen häufig zu kostspielig sind, der andererseits aber auch das Bedürfnis eines besseren Schutzes für die Arbeiter nicht erkennen kann, da der bisherige Schutz scheinbar völlig genügt hat. Doch darf man darin keine Gefühllosigkeit gegenüber der Lage des Arbeiters sehen. Gerade der kleinere Unternehmer oder Vice ist meistens in derselben Hafenarbeit aufgewachsen, in der er seine Leute beschäftigt. Ihm ist alles wohlbekannt, aber er vergisst, dass sich die Verhältnisse geändert haben, seitdem er aus der Arbeit ausgeschieden ist. Der Verkehr ist reger geworden auf der Elbe, die Fahrzeuge aller Art grösser und, was das Schwerwiegendste ist, das Arbeiterpersonal ist ein anderes geworden und ist weniger vertraut mit den Wasserverhältnissen. Aus den entgegengesetzten Gründen kann in den Grossbetrieben eine Änderung leicht und schnell eingeführt werden, da genügend Kapital vorhanden ist und die Untergebenen sofort bereit sein müssen die getroffenen Anordnungen zu vollziehen. Aus dem Gesagten geht hervor, dass der Arbeiter berechtigterweise dem Grossbetriebe vor dem kleineren Betriebe den Vorzug geben muss, wo es sich um Neuerungen und Verbesserungen des Schutzes handet. Aber auch hier muss man vorsichtig zu Werke gehen. Liegt für den Grossbetrieb auch eine leichtere Möglichkeit, ausgedehnte Fürsorge zu treffen, vor, so ist aus den Klagen der Arbeiter und den Berichten der Hafeninspektion deutlich genug zu ersehen, dass auch hier durchaus nicht alles Mögliche getan wird.

Der Hafenarbeiter ist bei seiner schweren Arbeit täglich allen Unbilden der Witterung ausgesetzt. Er kann sich der glühenden Sonnenstrahlen so wenig erwehren, wie des schneidenden Ostwindes. Oder wenn tagelang ein beständiger Regen niedergeht, er muss ausharren bei seiner Arbeit, wenn er auch nass ist, bis aufs Hemd. Unter diesen Umständen ist die Forderung der Arbeiter, dass für die Pausen, besonders die Essenspausen, ihnen angemessene Unterkunftsräume gewährt

werden, vollauf gerechtfertigt. Dennoch geschieht das nicht oder nur in ungenügender Weise[1]).

Ein weiterer Übelstand, der den Unfallverhütungsvorschriften zuwider immer noch nicht beseitigt ist, ist der Mangel an Waschwasser. Der Hamburger Senat hat eine Verfügung erlassen, welche bestimmt, dass Leute, die bei nassen oder trockenen Fellen arbeiten, vor dem Einnehmen der Mahlzeiten sich zu waschen und die Kleider zu wechseln haben. Der diesbezügliche § 37 der Lagereiberufsgenossenschaften lautet: „Bei Arbeiten mit nassen und trockenen Häuten und Fellen und dergl. ist für genügende Waschgelegenheit Sorge zu tragen". Ähnliche Bestimmungen sind getroffen für Arbeiten mit giftigen Erzen oder Giftpflanzen. Trotzdem gibt es mit Ausnahme der neuen Kais der Hamburg-Amerika-Linie nirgendwo im Hafen geeignete Waschvorrichtungen zu diesem Zwecke. Mit denselben Händen, mit denen der Arbeiter die giftigen Waren anfasst, muss er seine Mahlzeiten zu sich nehmen, in der ständigen Gefahr, ein Opfer der Milzbrandseuche oder anderer schwerer Krankheiten zu werden.

Eine ebensolche Vernachlässigung wie die Waschgelegenheiten erleiden auch die Trinkwasserverhältnisse. Am Lande sind wohl genügend Brunnen mit frischem Wasser vorhanden, aber ein grosser Teil der Schiffe ankert im Strom, und da ist der Arbeiter gezwungen das Wasser aus den Tanks der Schiffe zu trinken, wenn sein eigner Vorrat an Getränken ausgegangen ist. Dieses Wasser hat aber häufig recht lange Reisen hinter sich, ist infolge der Schiffswärme lauwarm und wimmelt dann von Tieren aller Art. Auch werden die Tanks, in denen dies Wasser aus aller Welt Gegenden hergebracht wird, vielfach nicht genügend gereinigt, jedenfalls zu selten Der Arbeiter sucht den Genuss eines derartigen Wassers naturgemäss zu vermeiden und nimmt möglichst eine bessere Gelegenheit wahr. Diese bessere Gelegenheit ist der verbotene Handel mit Bier und

[1]) Neuerdings wird diesem Bedürfnis wie auch anderen indes Rechnung getragen, doch liegt das in den Händen der einzelnen Reedereien. Der Verein Hamburger Reeder gestattet den Leuten z. B. den Aufenthalt im Zwischendeck. Das Weitere unter Kapitel 3.

Spirituosen im Hafen, der von sogenannten fliegenden Krögern betrieben wird. Diese Leute fahren mit ihren Barkassen im Hafen umher und verkaufen an Bord der Schiffe Nahrungsmittel und vor allem Bier an die Arbeiter. Dies Geschäft ist verboten, mit der Begründung, dass der Arbeiter so Gelegenheit habe sich zu betrinken. In Wirklichkeit haben die fliegenden Kröger zu allen Zeiten trotz des Verbotes ein gutes Geschäft gemacht. Wenn die Hafenpolizei sie fasst, so werden sie bestraft, aber die Polizei kann nicht überall sein und diese Leute sind überaus geschickt in ihrem Geschäft. Der Vize oder Kapitän an Bord kann den Arbeitern den Kauf aber nicht untersagen, um nicht eine Störung in der Arbeit zu erleiden oder vielleicht auch, weil ihm selbst das vorhandene Trinkwasser nicht genügend erscheint, das Verlangen der Arbeiter zu befriedigen. Die Forderung der Arbeiter geht dahin, dem verbotenen Handel mit Getränken ein Ende zu machen und dafür staatlich konzessionierte Verkäufer einzusetzen. Diese Forderung erscheint um so billiger, als an den Schiffen, die am Kai liegen, der Arbeiter fast immer Gelegenheit zum Biertrinken hat, ohne dass es verboten ist.

Ohne mit dieser Schilderung vermeidlicher Missstände dieselben erschöpft zu haben, sei zum Schluss noch auf einen Umstand aufmerksam gemacht, der allgemein in Erscheinung tritt. Die Unfallverhütungsvorschriften werden nicht genügend beachtet. Immer wieder werden die Klagen der Arbeiter darüber laut, und manche Unfälle sind allein hierauf zurückzuführen. Dasselbe geht aus den Berichten der Hafeninspektion hervor. Diese schreibt im Jahresbericht für 1906: „Auch in diesem Jahre wurden wieder die hauptsächlichsten der schon früher häufig gerügten Mängel vorgefunden, namentlich zu stark abgenutzte oder ungeeignete Ketten, Brahttaue, Stropps, Rohre u. s. w., nicht sicher angebrachte Stege, Brücken, Treppen, Fallreepsleitern, das Fehlen von Geländern oder Querleisten an denselben, nicht eingefriedigte Luken auf Schiffen, unbefestigte Scherstöcke an den Luken, verkehrsunsichere Zugänge zu den Schiffsräumen oder zu sonstigen Arbeitsstätten, ungenügende Beleuchtung derselben, nicht eingeschützte Triebwerksteile im

Verkehrsbereiche an Winden und Kränen, Undichtigkeiten der Flanschen, Stopfbüchsen und Rohrleitungen, ungenügende Ableitung des verbrauchten Dampfes der Winden u. s. w., nicht sicher genug aufgebaute Stellagen und ungenügend befestigte Laufplanken, mangelhafte Öfen in den Wohnstätten der Schiffsleute, Fehlen einer Vorkehrung zur Lüftung dieser Räume, das Fehlen von Waschgelegenheit für Arbeiter, die mit trockenen und nassen Häuten umgehen, ungenügende Beleuchtung und nicht hinreichende Zufuhr frischer Luft, bei dem Verarbeiten von feuergefährlichen und gesundheitsschädlichen Farben.

Auch die Ausführung der Arbeit gab insofern wiederholt Anlass zum Einschreiten als nicht sachgemäss und mit der nötigen Vorsicht gearbeitet wurde. In 45 Fällen mussten gefahrvolle Arbeiten auf Schiffen untersagt werden".

Die Vielseitigkeit des Hafenbetriebes ist kaum treffender darzustellen, als durch die Aufzählung dieser gerügten Betriebsmängel, die fast durchweg bei genügender Aufmerksamkeit zu vermeiden sind. Diese Fahrlässigkeit der verantwortlichen Unternehmer, resp. ihre Vertreter oder Vizen findet teilweise eine Erklärung in der überhastenden und drängenden Hafenarbeit. Da die Schiffe der Mehrkosten wegen nur eine möglichst kurze Liegezeit im Hafen haben sollen, wird nach Ankunft unverzüglich mit der Entladung begonnen. Dabei wird dann bei der Herrichtung und Prüfung des Geschirrs nicht die nötige Sorgfalt angewandt und kann auch nicht angewandt werden, da diese eine Verzögerung verursachen würde. Man geht in der Annahme nicht fehl, dass aus diesem Grunde die Berufsgenossenschaften selbst auf eine strenge Überwachung der Unfallverhütungsvorschriften nicht dringen, wie am deutlichsten aus den geringen Ausgaben für Überwachung hervorgeht. Von den beiden hauptsächlich in Betracht kommenden Berufsgenossenschaften gibt die Elbschiffahrtsberufsgenossenschaft für Überwachung der Vorschriften garnichts aus, die Lagereiberufsgenossenschaft im Durchschnitt 11—12 Tausend Mark pro Jahr bei einer Beschäftigung von nahezu 200000 Arbeitern. Dass auch vielfach die Vertreter der Unternehmer eine strengere Kontrolle des Geschirrs unterlassen, um ihre Stellung bei ihren

Brotherrn nicht zu gefährden, ist auch von der Hafeninspektion erkannt, wenn diese im Jahresbericht für 1904 schreibt: „es wurde aber im Betriebsjahre auch wieder die Beobachtung gemacht, dass häufig die aufsichtsführenden Betriebsleiter, Vizen und Vorarbeiter u. s. w. noch nicht von dem vollen Gefühl der Verantwortlichkeit durchdrungen sind und sich wenig darum kümmern, ob in den von ihnen beaufsichtigten Betrieben den Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften nachgelebt wird".

Da nun offenbar ist, dass von privater, d. h. von der Seite der Unternehmer aus, den Übelständen nicht nachdrücklich genug entgegengearbeitet wird, so ist es die Pflicht des Staates für die Sicherheit von Leben und Gesundheit des Arbeiters zu wachen und über die Arbeitsverhältnisse eine strenge Kontrolle zu üben. Wie schon mehrfach erwähnt, ist die hierfür eigens eingesetzte Behörde die Hafeninspektion. Diese Einrichtung hat sich in der Zeit ihres Bestehens den Dank der Arbeiterschaft des Hamburger Hafens verdient. Man ist in diesen Kreisen der Überzeugung, dass die Beamten der Inspektion ihr Möglichstes tun, dass sie aber in ihrer Befugnis zu sehr beschränkt sind, um den Missständen des Hafens wirksam abhelfen zu können. Es ist daher eine alte Forderung der Gewerkschaften, dass die Hafeninspektoren unabhängige vom Reiche angestellte Beamte sein sollen, denen Assistenten aus Arbeiterkreisen beizugeben sind. Wie weit die Einschätzung der Inspektion seitens der Arbeiter berechtigt ist, ist nicht zu entscheiden, doch muss eingeräumt werden, dass diese Einschätzung ihre Berechtigung haben kann. Die Hafeninspektion ist dem Polizeiherrn, meistens einem kaufmännischen Mitgliede des Senats, unterstellt. Da der Senat der Republik Hamburg als der direkte Vertreter der Kaufmannschaft anzusehen ist, so kann ein durch ihn angestellter Beamter den Kaufleuten gegenüber unmöglich eine zwingende Autorität besitzen.

Für den Beamten der Inspektion sind die Vorschriften der Berufsgenossenschaften massgebend, doch darf er zwecks Abstellung von Mängeln nur dann den Betrieb stören oder unterbrechen, wenn für die Arbeiter eine direkte Gefahr für Leben und Gesundheit vorliegt, für alles übrige ist eine bestimmte Frist

zur Änderung gesetzt. Die Hafeninspektion ist augenblicklich mit drei Beamten im Hafen tätig, eine Zahl, die bei der Ausdehnung des Hafengebietes sehr gering erscheinen muss. Es sind daher die Klagen der Arbeiter berechtigt, wenn sie diesem Umstande die Schuld geben, dass so manche Mängel im Betriebe nach geraumer Zeit erst von den Inspektoren bemerkt und dann zur Abstellung gebracht werden. Die Forderung der Arbeiter, dass die Inspektoren in ihrer Tätigkeit durch Arbeiterassistenten unterstützt werden sollen, hat in Hamburg kaum Aussicht auf Bewilligung wegen der Stellung der Arbeiter- und Arbeitgeberorganisationen zueinander, wie weiter unten des Näheren ausgeführt ist. Da der Arbeiterassistent die Autorität der Inspektion den in Betracht kommenden Unternehmerkreisen gegenüber durchaus nicht erhöhen könnte, so wäre mit der Einführung solcher Assistentenstellen nichts besonderes zu erreichen. Doch kann tatsächlich jeder Hafenarbeiter der Inspektion wirksam zu Hilfe kommen, indem er dem inspizierenden Beamten über irgendwelche Mängel an Bord des Schiffes Meldung macht. Von dieser Mitarbeit machen die Arbeiter gegenwärtig denn auch schon vielfach Gebrauch und können der Inspektion sehr nützlich sein, doch auch hier bleibt nicht aus, dass an Stelle einer sach- und fachverständigen Beihilfe eine unwissende Nörgelei tritt. Auch die Gewerkschaft als Vertreterin der Arbeiterinteressen wendet sich mit Eingaben an die Hafeninspektion, sodass durch die Inspektion die Behörde eine gewisse Fühlung mit dem Streben der Arbeiterorganisation behält.

Die Beamten der Inspektion sind schiffahrtskundige Leute, ehemalige Kapitäne, die mit allen Verhältnissen an Bord des Schiffes und des Verkehrs auf dem Wasser vertraut sind. Sie haben das Recht, jederzeit zwecks Ausübung ihres Amtes in die zu ihrem Wirkungskreise gehörenden Betriebe Einsicht zu nehmen. Dieser Wirkungskreis umfasst die gesamte Wasserfläche des Hafens und greift auf die festen Kais nur insoweit über, als diese direkt für dieWarenabnahme zu Wasser in Betracht kommen. Die Kaischuppen unterstehen schon der Gewerbeinspektion. Die Autorität der Hafeninspektion wird in ihren Anordnungen geschützt durch die Hafenpolizei. Auch diese setzt sich zusammen

aus schiffahrtskundigen Leuten, oder Angehörigen verwandter Berufe. Durch die Einsetzung sachverständiger Inspektionsbeamten und den Hafenverhältnissen entsprechend ausgewählten Polizeimannschaften ist sowohl der Arbeitgeber, wie der Arbeitnehmer bis zu einem gewissen Grade vor den Belästigungen durch bureaukratische Massregeln geschützt. Es ist dies von ausserordentlicher Wichtigkeit, da eine ungerechtfertigte Unterbrechung der Arbeit für den Unternehmer einen bedeutenden Verlust, für den Arbeiter die Einbusse seines Tagelohns zur Folge haben kann.

Geht aus dem bisher Gesagten hervor, dass mit einigem guten Willen seitens der Unternehmerschaft und des Staates viele Misstände behoben und schwere Schädigungen für Gesundheit und Besitz abgewendet werden können, so verdienen diejenigen Verhältnisse eine besondere Beachtung, die aus der Eigenart der Arbeit selbst entstehen und deren nachteilige Folgen unvermeidlich sind.

Die unmittelbare Gefahr für alle Tätigkeit auf dem Wasser ist der Tod des Ertrinkens. Trotz aller Schutzbestimmungen macht die Zahl der Ertrunkenen jährlich über die Hälfte aller Todesfälle im Hafengebiete aus. Häufig überrascht das Wasser seine Opfer, die Fahrzeuge schlagen voll und ziehen die Unglücklichen mit in die Tiefe. Der Wellengang im Hamburger Hafen ist für beladene Schuten oder offene Jollen an Wochentagen leicht gefährlich durch die Dünung, die die vielen grossen Schlepper bei ihrer Fahrt aufwerfen. Zufälligkeiten aller Art können jeden Augenblick Verderben bringen. Z. B. ein Mann geht auf dem schmalen Bord einer Schute entlang, um sie weiter zu ziehen oder zu schieben, ein schmieriger Fleck, ein Cigarrenstummel, ein ausgedienter Priem lassen ihn ausrutschen, er fällt ins Wasser und ertrinkt. Vor solchen Zufälligkeiten, die ihm täglich begegnen können, kann sich der Arbeiter unmöglich wahren. Die schädliche Folge ist, er stumpft gegen die drohenden Gefahren, von denen er immer umgeben ist, ab. Die Geschicklichkeit, die er in der Ausführung seiner Arbeit erwirbt, gibt ihm das Gefühl der Sicherheit und damit leider auch eine zu grosse Sorglosigkeit. Nicht allein das, das Gefühl der Über-

legenheit gibt dem berufsmässigen Schiffer nicht selten Anlass zu Waghalsigkeiten, die ihm die Gesundheit oder gar das Leben kosten können.

Die in der dauernden Umgebung von Gefahren erworbene Gleichgültigkeit dagegen ist gemeinhin als die Ursache vieler Unfälle anzusehen. Droht ausserhalb des Schiffsbordes das Wasser, so droht innerhalb die Arbeit. Wer je gesehen hat, wie die mächtigen Warenballen, Kohlenkörbe, Baumstämme, oder was es ist, in steter Geschwindigkeit ununterbrochen aus den engen Luken herausgeholt oder hineingeladen werden, wird sich des beängstigenden Gefühles nicht erwehren können, dass die Arbeiter im Raume ihr Leben oder ihre Gesundheit der Haltbarkeit der dünnen Drahtseile verdanken müssen. Gegen dieses Gefühl ist der Arbeiter abgestumpft, wenn auch die vielen Unfälle dafür sorgen, dass er sich seiner gefahrvollen Lage bewusst bleibt. Wenn das gesamte Arbeitsgeschirr, besonders die Drahtseile oder Taue auch jedes Mal vor Gebrauch untersucht werden, so lässt sich die Gefahr nicht ausschalten, da es unmöglich ist, jede schwache Stelle des Seiles sofort zu erkennen. Die Gleichgültigkeit gegenüber den Gefahren führt häufig zur Rücksichtslosigkeit gegen die Arbeitsgenossen. Es wird z. B. die nötige Vorsicht ausser Acht gelassen bei dem Zusammenhaken der Warenballen, dem Vollschaufeln oder Ausschütten der Kohlenkörbe, dem Bewegen schwerer Lasten usw. Immer wieder kommt es vor, dass solche Unachtsamkeiten und Gleichgültigkeiten Unfälle herbeiführen, trotzdem schon die Führer der Gewerkschaft diesen Punkt auch ins Auge gefasst haben und dazu Stellung zu nehmen versuchen [1]). Andererseits darf hier nicht unerwähnt bleiben, dass diese Sorglosigkeit des Arbeiters für den regelrechten Betrieb des Hafens sogar erforderlich ist. Unabsehbar wären die Schwierigkeiten, die entstehen würden, wenn alle Vorschriften aufs peinlichste befolgt würden, das Geschirr ängstlich geprüft würde und der Arbeiter im Angreifen seiner Arbeit zaghaft wäre. Abgesehen von den bedeutenden Unkosten

---

[1]) Vers. Protok. der Ewerführer 6. Aug. 1905, bei „einigermassen Vorsicht würde manches verhütet".

der dadurch entstehenden Verzögerungen, würde das Leben des Arbeiters in noch weit höherem Masse gefährdet sein, da eine zaghafte Hand nicht fest und sicher anpacken kann, der Masse und der Schwere der aufgestapelten Waren also weniger gewachsen scheint. Die Hafenarbeit, die ja reine Muskelarbeit ist, erfordert eine sichere Routine, welche der bedächtigen Handhabung fehlen würde. Um das zu verstehen, braucht einer nur einmal beobachtet zu haben, wie sich die Mauerleute die Ziegelsteine zuwerfen oder die Krahnführer ihre Maschinen leiten.

Ein grosser Teil der Unfälle ist auch allein den Verhältnissen an Bord zuzuschieben. So gross die modernen Dampfer auch sein mögen, der Raum, der eine freie Beweglichkeit gestattet, ist immer nur klein. Zwischen den vielen Lukenöffnungen liegen die rastlostätigen Dampfwinden. Die ganze Bordfläche ist von Brettern, Tragbalken, Laufbrücken, Tauwerk belegt, und während zwischen diesem Wirrwarr die Leute arbeiten, gehen die schweren Lasten über ihre Köpfe hinweg. Eine Unachtsamkeit, ein Stolpern, Ausrutschen, kann die schlimmsten Folgen haben. Gesetzt den Fall, ein schwerer Korb mit Steinkohlen schnellt in die Höhe, ein unglücklicher Zufall will, dass der Korb schwankt, er schlägt gegen die Stellagen, und alles stürzt auf die im Schiffsraume beschäftigten Leute nieder. Solche oder ähnliche Ursachen liegen vor, wenn die Inspektion berichtigt, dass in 13 Unglücksfällen 60 Menschen verletzt wurden, wovon allein auf 1 Fall 18 kommen. [1])

Aus den von der Hafeninspektion angegebenen Ursachen der Unfälle ist leicht zu erkennen, dass man einen grossen Teil davon als unvermeidlich bezeichnen muss. Nach dem Jahresbericht von 1905 ereigneten sich Unfälle:

1.	An Motoren und Transmissionen	30
2.	„ sonstigen Arbeitsmaschinen	49
3.	Durch feuergefährliche heisse, giftige Gase, Gegenstände	66
4.	„ Bewegen von Lasten	**565**
5.	„ Herabfallen von Gegenständen	330
	Transport	1040

[1]) Jahresbericht der Hafeninspektion von 1906.

		Transport	1040
6.	Durch	Einsturz, Umfallen, Fortschnellen, Anschiessen usw. von Gegenständen	301
7.	„	Bruch von Hebezeugen und deren Tragorganen	46
8.	„	Fallen im Betriebe	**849**
9.	„	einfache Handwerkszeuge	86
10.	„	Zusammenstoss, Kentern, Schwanken und Sinken von Fahrzeugen	147
11.	„	Glasscherben, Holz-, Eisenplatten, Nägel usw. .	130
12.	„	infolge von Glätte, Stolpern, Fehltritt, Abschnappen von Halsen usw. beim Verholen von Fahrzeugen	309
13.	„	Klemmen, Quetschung, Stoss usw.	369
14.	„	Schlägerei, Neckerei bei der Arbeit	2
15.	„	Hitzschlag, Krämpfe	10
16.	„	Trunkenheit bei der Arbeit	1
17.	„	Blutsturz, Leistenbruch usw.	21
18.	„	verschiedene Ursachen	64
			3375

Wenn auch bei jedem Unfall eine Unterlassungssünde mit Schuld sein mag, so ist doch fraglos, dass die unter Punkt 4, 8, 12, 13, 15 und 17 aufgeführten Fälle zum weitaus grössten Teile der Art der Arbeit zuzuschreiben sind. Von der Gesamtzahl der Unfälle machen Punkt 4, 6 und 8 allein die Hälfte, alle 6 Punkte zusammen gerade $^2/_3$ aus. Dies Verhältnis ist ungefähr konstant (1905, 2042 : 3349, 1906, 2123 : 3375). Alle diejenigen Fälle, die unter dieser Verhältniszahl unrechtmässig mitgezählt sind, würden sich wieder ausgleichen durch Fälle, die unter den übrigen Punkten fälschlich einbegriffen bleiben. Bei der Hinzurechnung der Todesfälle stellt sich die Zahl für die durch die Beschaffenheit der Arbeit resp. des Arbeitsortes verursachten Fälle noch ungünstiger, da der „Fall ins Wasser" allein schon über die Hälfte der Gesamtzahl beträgt, und unter der obigen Zahl der glückliche Ausgang eines Falles ins Wasser nicht mit gerechnet ist.

Viele Misstände und Unglücksfälle sind schliesslich auch darauf zurückzuführen, dass alte Schiffe noch im Gebrauche

sind, bei denen die neueren vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen unmöglich angebracht werden können; die Hafeninspektion muss zufrieden sein, wenn sie nur jede unmittelbare Gefahr für die Arbeiter beseitigt sieht. Im erfreulichen Gegensatze hierzu wird bei den modernen Schiffen schon beim Bau darauf gesehen, dass den Arbeiterschutzbestimmungen nachgekommen wird. Einzelne Unzulänglichkeiten und Fehler lassen sich auch hier nicht gleich vermeiden, doch sowie das Schiff in den Dienst tritt, werden auch diese den Anforderungen gemäss verbessert. Da auch ausländische Schiffe, die im Hamburger Hafen mit deutschen Schauerleuten arbeiten, den Bestimmungen unterworfen sind, führten die Klagen über Misstände allerseits zu vielen Unannehmlichkeiten. Doch scheinen die Schwierigkeiten mit den englischen Schiffen behoben zu sein, seitdem auch England seine Arbeiterschutzbestimmung einer Revision unterworfen hat.

Über Art und Schwere einer Arbeit geben Ursache und Häufigkeit der Unfälle den besten Aufschluss. Doch bleibt eine solche Darstellung immer lückenhaft insofern, als eine genügende Berücksichtigung der Bedingungen, unter denen die tägliche Arbeit geleistet wird, nicht stattfindet. Da eine eingehende Erörterung an dieser Stelle des Mangels an Raum wegen nicht vorgenommen werden kann, sei nur auf das Allgemeine und das Wichtigste hingewiesen. Dass der Hafenarbeiter in seiner Eigenschaft als Transportarbeiter mit den verschiedensten Waren und Stoffen in mehr oder weniger enge direkte Berührung kommt und dadurch Erkrankungen aller Art infolge von Infektionen ausgesetzt ist, wurde oben schon unter den Misständen erwähnt. Einer besonderen Betrachtung sind wegen der Schädlichkeit und Schwere jedoch drei Arten der Hafenarbeit zu unterziehen, das sind die Arbeiten in losem Getreide, in Kohlen und in den Kesseln. Diese Sonderbetrachtung rechtfertigt sich daraus, dass die betreffenden Arbeiter nur ausschliesslich diese Arbeiten verrichten und sich daher auch beruflich gegen die andern Hafenarbeiter abgegrenzt haben.

Die Arbeit in losem Getreide wurde früher in der Weise gehandhabt, dass man Säcke, Körbe oder dergl. vollschaufelte

und dann in der üblichen Art aus dem Raume hinausbeförderte. Bei diesem Umschaufeln wirbelt ein unerträglicher, pulverfeiner Staub auf, der sich in den Atmungsorganen der Arbeiter naturgemäss in beträchtlichen Mengen festsetzt. Neuerdings ist an Stelle dieses alten Verfahrens allerdings der selbsttätige Heber getreten, soweit dieses jedoch keine Saugheber sind, haben die Arbeiter den doppelten Nachteil, dass ihre erforderliche Zahl verringert, ihre Arbeit aber keineswegs an Gesundheitsschädlichkeit verloren hat, da sie dem starren Heber fortwährend das Getreide zu schaufeln müssen. Die rastlose Tätigkeit des Hebers gestattet ihnen auch nicht, einen Augenblick bei der Arbeit zu verweilen. Ist unter das Getreide, wie es namentlich bei russischen oft vorkommt, viel Sand und Dreck gemischt, so ist die Arbeit für die Leute im Raum noch schlimmer. Vom sozialhygienischen Standpunkte aus wäre die allgemeine Einführung des Saughebers für loses Getreide dringend wünschenswert, welcher alle Fährlichkeiten auf ein geringes Mass beschränken könnte.

Eine körperlich ausserordentlich anstrengende Tätigkeit ist die Arbeit der Kohlenschauerleute und -Arbeiter. Das sogenannte Kohlenjumpen[1]) ist allerdings durch die Einführung der Dampfwinden glücklich beseitigt, die schwere Arbeit in dem Schiffsraume aber unverändert geblieben, ja durch die ununterbrochene Tätigkeit der Maschinen noch intensiver gestaltet. Der Raum eines in Arbeit befindlichen Kohlendampfers ist derart mit

---

[1]) H. Bürger, die Hamburger Gewerkschaften, Hamburg 1899. „Das Jumpen besteht darin, dass vier Personen gleichzeitig und taktmässig an den Tauenden, den sogenannten „Bellrops" den ca. 110 Pfund schweren Kohlenhorb aus dem Schiffsraum zu ziehen, indem sie einige Züge tun, dann gleichzeitig mit dem Tau in der Hand einen Sprung rückwärts machen, wodurch der Korb aus der Luke hervorschnellt und von einem fünften Mann ergriffen und ausgeschüttet wird".

F. Tönnies, Archiv für soz. Gesetzgebung und Statistik, Bd. 10, Heft 2. „Dieses Jumpen ist eine sehr anstrengende, durch die lange ununterbrochene Dauer schwer erschöpfende Arbeit. Nur der kräftigste und bestgenährte Schauermann ist ihr gewachsen, manche halten es nur einige Jahre aus und wenden sich dann andern, wenn auch schlechter bezahlten Arbeiten zu".

Kohlenstaub erfüllt, dass es einem fast unmöglich erscheinen muss, wie hier die Leute stundenlang in härtester Arbeit tätig sein können. Von den 7 Leuten, die zu einem „Gang" gehören, leitet einer die Dampfwinde, zwei besorgen das Ausschütten der Kohlenkörbe in die Schuten oder andere Fahrzeuge und vier Mann schaufeln die Körbe im Raume voll. Unaufhörlich schnurrt das Seil. Der leere Korb geht, von geübter Hand geleitet, zwischen den im Raume arbeitenden Leute nieder, um im nächsten Augenblicke hochauf mit Kohlen gefüllt und über 100 Pfund schwer wieder über dem Lukenrande zu erscheinen. Gemäss der Schwere der Arbeit, ist der Lohn höher als der übliche, dennoch hat die grosse Masse der Schauerleute eine starke Abneigung gegen diese Arbeit. Diese Abneigung hat nicht zuletzt ihre Ursache darin, dass bei dem „schwarzen" Schauermann, d. h. dem Kohlenschauermann die tägliche schwere Arbeit in dem dichten Kohlenstaub, der Gesicht, Hände und Kleidung mit einer dicken, kaum abwaschbaren Schmiere überzieht, nicht nur die Gesundheit gefährdet wird, sondern auch das moralische Niveau stark gedrückt wird.

Eine noch ungünstigere Stellung nehmen vielleicht die Kesselreiniger ein. Bei dieser Kategorie der Hafenarbeit ist eine verderbliche Auswahl am Werke. Da zur Arbeit in den Kesseln nur kleine Leute gebraucht werden können, sind unter diesen Arbeitern viele schwächliche und krüppelige Gestalten. Um das Schiff bald wieder zur Fahrt bereit zu haben, wird oft nicht erst so lange gewartet, bis der Kessel genügend abgekühlt ist. Sobald wie möglich müssen die Kesselreiniger mit einer qualmenden Öllampe in der Hand in den Kessel hineinkriechen. In den Kesseln herrscht dann bald eine Luft zum Ersticken, die Leute sind schwarz von Russ und am ganzen Leibe von einer widerlichen Schmiere überzogen. Man sollte meinen, eine solche Arbeit sei hoch bezahlt, doch ist das nicht der Fall. Der Lohn für diese schwere schmutzige Arbeit beträgt noch heute im Hamburger Hafen für den vollen Arbeitstag von morgens 6 Uhr bis abends 5½ Uhr inkl. Pausen nur drei Mark.

Aus der im vorhergehenden versuchten Schilderung der Missstände und der Art der Hafenarbeit geht mit Notwendigkeit

hervor, dass eine solche Arbeit nicht ohne Einfluss auf die Arbeiterschaft sein kann. Es ist schon erwähnt worden, wie die aus der Vertrautheit mit den Gefahren entspringende Gleichgültigkeit selbst eine Gefahr wird. Es sind aber noch drei andere wichtige Momente von dauerndem Einflusse auf den Charakter und die Zusammensetzung der Hafenarbeiterschaft. Diese drei Momente sind:

a) die unüberwachte Arbeit,
b) die ungelernte Arbeit und
c) die Fluktuation.

Unüberwachte Arbeit.

Selbst in dem ausgedehntesten Fabrik- oder Bergbetriebe kann der Unternehmer jederzeit über die Leistung seiner Arbeiter persönlich die Kontrolle üben. Das ist im Hafen im weit geringeren Masse der Fall. Die Unternehmer oder Zwischenunternehmer, seien es nun Inhaber von Stauereien oder Ewerführereien oder Kesselreinigungsgeschäften u. s. w. sind in ihrem Bureau tätig. Wenn ihnen Aufträge von ihren Reedereien zugehen, wird der Bescheid den Vizen zur Ausführung übergeben. Dieser wählt die betreffenden Arbeiter aus und schickt sie an den Ort ihrer Bestimmung. Die Arbeiter haben sich an ihrer Arbeitsstelle an Bord des betreffenden Schiffes oder Lagerschuppens dann zu melden. Die Schauerleute leisten ihre Arbeit unter der Leitung eines Vorarbeiters, der als der Erfahrenere die andern anzuweisen hat. Während der Arbeit inspizieren allerdings die Vizen des Stauers, aber bei der Ausdehnung des Hafengebietes und der weiten Verteilung der Arbeiter an allen Kais und Schiffen, ist eine genauere Kontrolle nur schlecht möglich. Auch aus diesem Grunde ist die Schauermannsarbeit bis vor Kurzem fast nur Akkordarbeit gewesen. Die anderen Kategorien der Hafenarbeiter mit Ausnahme der Ewerführer arbeiten in ähnlicher Weise. Diese sind in ihrer Arbeit noch unkontrollierbarer als die Schauerleute. Schon ein verzögertes Eintreffen des Mannes an seiner Arbeitsstelle kann seinem Arbeitgeber einen bedeutenden Schaden verursachen, da eventuell Mann und Schute den halben, ja den ganzen Tag unnütz herum

liegen müssen. Bei der Arbeit selbst ist der Ewerführer meistens ohne jegliche Überwachung, Schiff und Ladung muss seiner Ehrlichkeit und Geschicklichkeit anvertraut werden. Hat er seine Arbeit verrichtet, so muss er sich wieder bei seinem Baas am Kontor melden, um gegebenen Falls für eine andere Arbeit verwandt oder auch mit Feierabend beschieden zu werden. Bei allen Angaben über Verlauf und Dauer der Arbeit ist der Arbeitgeber nur auf die gute Gesinnung und die Ehrlichkeit des Arbeiters angewiesen.

Aus der Unüberwachtheit der Hafenarbeit erklären sich auch grossen Teils die vielen im Hafen vorkommenden Diebstähle, die wie ein letztvergangener Prozess gezeigt hat, nicht nur gelegentlich, sondern auch nach weitausgedehntem Systeme betrieben werden können.

Ungelernte Arbeit.

Die Hafenarbeit ist fast ausschliesslich ungelernte Arbeit. Das ist aber nicht von jeher so gewesen. Früher rekrutierte sich die Hafenarbeiterschaft grössten Teils aus ehemaligen Seeleuten. Neben dem Berufe der Schiffer und Segelmacher gilt eigentlich auch heute noch von der Ewerführerei, dass es ein gelerntes Gewerbe sei. Aber selbst der Ewerführer, die für Hamburg charakteristische Art des Hafenschiffers, ist selten mehr ein Gelernter. Mit der Einführung des Schleppbetriebes hat in verhältnismässig kurzer Zeit im Hafen der Handbetrieb bei der Fortbewegung der Schuten fast ganz aufgehört und hat sich beschränkt auf die Nebenflüsse Alster und Bille und auf die Fleete. Mit dem Aufhören des Handbetriebes wurde die spezifische Sonderheit des Ewerführers immer verwischter und schliesslich blieb nichts als eine mehr oder weniger leicht zu erlernende Geschicklichkeit für die Ausübung dieses Berufes übrig. Die andern Zweige der Hafenarbeit kommen als Schiffergewerbe kaum mehr in Betracht. Die sogenannten gelernten oder befahrenen Arbeiter haben entweder eine vierjährige Lehrzeit bei einem Ewerführerbaas durchgemacht oder haben ehemals als Seemann gefahren. Die Anzahl der aus beiden Berufen hervorgegangenen Hafenarbeiter ist gering und kann den Bedarf nicht

im Entferntesten decken. Auch würde die Anzahl gelernter Arbeiter dadurch nicht grösser werden, da mit dem ungeheuren Wachsen der Dampferflotte und dem raschen Rückgange der Zahl der Segelschiffe die spezielle Ausbildung des Seemannes immer weniger erforderlich geworden ist und die Seeleute grossen Teils durch eine Art Seearbeiter ersetzt worden sind[1]).

Die Arbeit, die zu leisten ist, verlangt aber auch garkeine besonders gelernten Arbeiter. Wohl hat jeder ältere Schauermann oder Kaiarbeiter eine grössere Gewandheit im Angreifen der Arbeit, als der Neuling, aber diese durch Übung gewonnene Überlegenheit ist der Art der Arbeit nach durch eine Lehrzeit nicht zu erwerben. Diese Arbeit erfordert kräftige widerstandsfähige Leute, es ist keine Beschäftigung für unausgewachsene junge oder steife alte Leute. Das kräftigste Mannesalter wird hier gebraucht. Eine Gelegenheit zum Anlernen von Lehrlingen gibt es nicht. Unbekümmert um den eigentlichen Beruf finden Arbeiter aller Art im Hafenbetriebe ihr Brot, wenn ihre körperliche Beschaffenheit es zugibt. Doch ist die Arbeit auch ungelernte Arbeit, so ist sie doch nicht gleichmässig und maschinell. Es will im Gegenteil jede Arbeit besonders verstanden sein. Ewerführer und Segelmacher oder Baggerer und Kesselreiniger haben in ihrer Arbeit nichts miteinander gemein und würden sich auch kaum gegenseitig ersetzen können. Geschicklichkeit und Gewohnheit der einen Arbeit ist nicht ohne weiteres auf die andere übertragbar.

Die ungelernte aber gut bezahlte Hafenarbeit hat den grossen Nachteil, dass sie schiffbrüchige Existenzen aus allen Berufen in sich hineinzieht. Diese schiffbrüchigen Elemente können weder der Arbeiterschaft noch den Arbeitgebern angenehm sein. Sie sind keine Stütze der gewerkschaftlichen Organisation und sind auch nicht geeignet, für eine ruhige Entwicklung des Arbeitsverhältnisses im Hafen beizutragen. In sehr

[1]) Dieser Vorgang ist fraglos sehr bedenklich für eine schiffahrttreibende Bevölkerung. Wie weit diese Kalamität schon gegenwärtig geht, kann man daraus ersehen, dass in interessierten Kreisen ernstlich erwogen wird, wie der seemännische Nachwuchs künftig beschafft werden soll. Vergl. auch Hahn, im Arbeiterfreund· Die Zahl der seefahr. Bevölkerung.

vielen Fällen helfen sie nur das Lumpenproletariat im Hafen zu vergrössern.

Fluktuation.

In engem Zusammenhange mit dem Anlocken verkrachter Existenzen steht die fortdauernde lebhafte Fluktuation im Hamburger Hafen. In Zeiten günstiger Konjunktur, wenn im regen Wechsel die Schiffe ein- und auslaufen, saugt der Hafen grosse Massen von Arbeitern in sich auf. Flaut das Geschäft wieder ab, werden die Arbeitskräfte zurückgegeben und der Arbeiter muss sein Glück anderswo versuchen. Die Schwankungen der Erwerbsgelegenheiten finden nicht nur in dem weiten Laufe veränderter Konjunkturen statt; von Woche zu Woche ja von Tag zu Tag ist im Hafenbetriebe die Nachfrage nach Arbeitskräften verschieden. Diese Unsicherheit muss naturgemäss auf den Charakter der Arbeiterschaft wirken, besonders auf die, welche nicht in festem Lohne stehen und den weitaus grössten Teil ausmachen. Der unregelmässige Erwerb zeitigt alle nachteiligen Folgen unregelmässiger Ernährung. Die Gesundheit leidet. Ist der Arbeiter beschäftigungslos, so treibt er sich am Hafen oder in den Kneipen herum, da sich hier am ehesten wieder Gelegenheit zur Arbeit findet. Der Genuss des Alkohols macht ihn zur Arbeit unlustig und zerrüttet seine Energie. Ein wenig weiter auf dieser Bahn und aus dem Arbeiter ist der arbeitsscheue Hafenbummler geworden[1]), Wenn auch nun viele andere im Verlaufe steigender Konjunkturen das ganze Jahr hindurch Arbeit haben, die Möglichkeit, die Arbeit jeden Tag verlieren zu können, ist nicht geeignet, den Mann zu einem regelmässigen Leben anzuhalten. Der Überschuss der guten Jahre wird nicht gespart, sondern dem Bedürfnis oder dem Genuss des Augenblicks geopfert. Das betrachtet der Arbeiter als ein gutes Recht gegenüber den Entbehrungen, die er in schlechten Zeiten ertragen muss.

Hiermit wäre das Gebiet aller durch Eigenart und Umstände geschaffenen Verhältnisse, mit denen Arbeitgeber und

[1]) Vergl. Webb, Theorie und Praxis der englischen Gewerkvereine.

Arbeitnehmer in ihrer sozialen Wirksamkeit zu rechnen haben, erschöpft. In den beiden folgenden Kapiteln soll untersucht werden, wie auf diesem Boden die beiden einander gegenüberstehenden Mächte der Unternehmer- und Arbeiterorganisationen sich begegnen, wie sie beschaffen sind und welche Positionen sie inne haben.

II. Kapitel.

Die Arbeitnehmerorganisation.

Als Arbeitnehmerorganisation kommt in diesem Kapitel nur die freie Gewerkschaft der Hafenarbeiter von allen Organisationen in Betracht, da die andern entweder im Fahrwasser der Unternehmer segeln une daher im folgenden Kapitel genannt werden müssen, oder aber in ihrer Zahl so gering sind, dass sie ohne weiteres vernachlässigt werden können.

Gewerkschaft der Hafenarbeiter.

Die Gewerkschaft der Hafenarbeiter von Hamburg-Altona besteht gegenwärtig aus 15 Mitgliedschaften, abgegrenzt gegeneinander nach dem Gegenstande der Arbeit.

Es sind dies die:

Baggerer, Ewerführer, Getreidearbeiter, Kaiarbeiter, Kesselreiniger, Kohlenarbeiter, Kohlenakkordschauerleute, Mauersteinarbeiter, Schauerleute, Schiffsreiniger und Maler, Schiffer und Decksleute, Segelmacher, Speichereiarbeiter, Speichereiarbeiter Altona, Stacharbeiter.

Die Seeleute gehören nicht zu den Hafenarbeitern, da ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen von denen der Hafenarbeiter zu sehr verschieden sind. Als spezifische Hafenarbeiter sind hier vor allem die Ewerführer, Schauerleute und Kaiarbeiter berücksichtigt, welche allein drei Viertel der Hamburger Hafenarbeiter ausmachen. Die übrigen sind entweder Spezialarbeiter oder werden den Hafenarbeitern nur zugezählt, weil sie auf dem

Wasser tätig sind. Allerdings erhält auch ihre Tätigkeit dadurch manche Eigenart.

Die Verhältnisse, mit denen die gewerkschaftliche Tätigkeit der Hafenarbeiter täglich zu kämpfen hat, sind für eine gedeihliche Entwicklung ausserordentlich ungünstig. Dadurch, dass die Arbeit keine besonderen Kenntnisse erfordert und die Nachfrage nach Arbeit grossen Schwankungen unterworfen ist, ist es für die Gewerkschaft schwer, sich dauernd einen der Gesamtzahl entsprechenden Bestand von Mitgliedern zu sichern. Es liegt nicht allein daran, dass die Mitglieder aus Unzufriedenheit aus dem Verbande austreten, sondern in den schlechten Zeiten können sie die Beiträge nicht entrichten und werden dann aus der Liste gestrichen. Die notwendige Geschlossenheit der Gewerkschaft wird hierdurch beständig gelockert. Aber noch andere Momente kommen hinzu. Ist in der gegenwärtigen Wirtschaftsperiode die Strömung zu den Grosstädten schon so sehr gross, so ist der Andrang geeigneter und ungeeigneter Elemente zum Hafenbetrieb in Hamburg besonders stark, da der Fremde hier am ehesten lohnende Arbeit erhofft. Dieser dauernde Zufluss von Arbeitskräften ist der Einheitlichkeit und Stärke der gewerksbhaftlichen Bewegung oft und leicht verderblich. Das für viele Inländer glänzende Lohnangebot treibt einen Teil der Leute auf die Seite der Unternehmer. Mit den andern hat die Gewerkschaft immer während zu schaffen, um die fremden Elemente in das bestehende Gebilde einzufügen. Solange eine günstige Konjunktur den Andrang der Arbeitskräfte bewältigt, entsteht für die Gewerkschaft noch kein direkter Schaden, tritt aber ein Umschlag ein und werden viele dieser neu Zugewanderten brotlos, dann sind diese leicht geneigt, sich dem Willen der Unternehmer zu fügen und die verpönte Kontraktarbeit anzunehmen, oder für einen niedrigeren Lohn zu arbeiten. In beiden Fällen wird die Gewerkschaft schwer geschädigt und kann unter Umständen sogar in ihrer Existenz erschüttert werden [1]). Wie gross die Schwierigkeiten sein müssen,

[1]) Als Beispiel für den Umfang der Fluktuation mögen folgende Mitgliederzahlen dienen, die dem Versammlungsprotokoll der Ewerführer entnommen sind:

um die Mitglieder unter diesen Umständen zu halten, ergibt sich aus der Nachsicht, mit der die Nichtzahlenden behandelt werden. Laut Statut erlischt die Mitgliedschaft nach einem Beitragsrückstande von über 3 Monaten. Doch zeigt eine Notiz in den Versammlungsprotokollen der Ewerführer (6. Nov. 98), dass diese Bestimmung nicht streng durchzuführen ist.

Entsprechend der geringen Festigkeit des Hafenarbeiterverbandes ist die Mangelhaftigkeit des in ihm herrschenden Geistes. Bei der Durchsicht der Versammlungsprotokolle gewinnt man den Eindruck, dass der kleinlichste Neid und das hässlichste Misstrauen den weitesten Spielraum im Gewerkschaftsleben haben. Der einzelne Arbeiter ist von der richtigen Erkenntnis des Wertes der Gewerkschaft für seine wirtschaftliche Existens keineswegs immer durchdrungen. Ohne eine fortgesetzt lebhafte Agitation würde kaum ein Zehntel der Hafenarbeiter im Verbande verbleiben. Die Agitation wird mit allen Mittel betrieben, die vielfach wohl nicht als einwandfrei zu bezeichnen sind. Steht im Protokoll der Kaiarbeiter, vom 28. Juni 1900, das mehr „mündliche Agitation" getrieben werden soll und Schuppen 2 ganz dadurch dem Verein zugeführt sei, dann ist zwischen den Zeilen zu lesen, welcher Druck ausgeübt worden sein mag. Dasselbe Empfinden drängt sich auf, wenn

---

Februar 1897	— 1867	Mitglieder	Juni 1904	— 1135	Mitglieder
Juli 1898	— ca. 1500	„	August 1904	— 1094	„
Februar 1899	— ca. 1700	„	Januar 1905	— 1100	„
November 1899	— 993	„	Mai 1905	— 1772	„
Mai 1900	— 1028	„	Dezember 1905	— 1300	„
Juli 1900	— 1200	„	Dezember 1906	— 2445	„
Dezember 1901	— 1300	„	März 1907	— 2542	„
Juli 1902	— 1200	„	Juni 1907	— 3026	„
Juli 1903	— ca. 2000	„			

von diesen sind 455 über 8 Wochen im Rückstande.

In dieser Tabelle ist zu bemerken, dass die Zahl der Ewerführer von 1897—1907 von ca. 2000 auf ca. 3000 gestiegen ist. Es ist ebenfalls zu beachten, dass die Fluktuation in diesen Zahlen nur relativ ausgedrückt sein kann, da sie wohl den wirklichen Bestand, aber nicht den Wechsel der Personen angeben. Die Höchstzahl vom Juni 1907 ist wieder bedeutend gesunken mit dem Niedergang der Konjunktur.

man in dem Protokoll [1]) eine Aufforderung an die Obleute findet, auch an die in anderen Verbänden Organisierten Streikmarken zu verkaufen, wenn diese sich „moralisch verpflichtet" fühlen sollten. Ein solches moralisches Pflichtgefühl ist durchaus unverständlich, da diesen Arbeitern nichts im Wege steht, der freien Gewerkschaft als ordentliche Mitglieder beizutreten. Diese empfohlene Agitation bei der Arbeit hat aber eine wichtige Seite. Bei der Muskelarbeit des Transportarbeiters ist der eine Arbeiter auf den andern angewiesen beim Angreifen der Waren. Jede Unachtsamkeit, verschuldet oder unverschuldet, kann dem Arbeiter Gefahr bringen. Es ist nichts natürlicher, als dass der „moralisch Verpflichtete" sich dieser Gefahr bewusst ist.

Das Mittel der Arbeitsverweigerung mit anders oder nicht Organisierten findet innerhalb des Hafens nur eine beschränkte Verwendung, da die Anwendung dieses Mittels nur eine Machtfrage ist, der Hafenarbeitervorstand diese Macht aber nicht in den Händen hat.

Der Ruf nach Agitation und Organisation erschallt immer wieder und wieder. Unbeachtet aller andern Umstände wird jeder Vorteil der Organisation und jeder Nachteil den anders oder nicht Organisierten zugeschrieben. Als ein typisches Beispiel hierfür mag angesehen sein, dass, als im Oktober 1907 für die Schauerleute der Schichtwechsel eingeführt wurde, was eine bedeutende Besserung der Lebensstellung der Arbeiter bedeutete, sie selbst den neuen Tarif als völlig unzureichend bezeichneten, die andern Mitgliedschaften des Hafenarbeiterverbandes den neuen Tarif aber als eine Errungenschaft der festen Organisation der Schauerleute hoch priesen. So werden die Worte Agitation und Organisation in den Versammlungsreden häufig zu inhaltlosen Schlagworten. Ein nachhaltiger Erfolg ist auch nicht zu verzeichnen. Steht ein Lohn- oder Machtkampf bevor (z. B. Maifeier und Maiaussperrung), dann treten eine grosse Zahl Arbeiter in die Gewerkschaft ein, um während des Ausstandes von den Geldern der Hauptkasse zehren zu können. Ist die Bewegung vorüber, so treten sie wieder aus,

[1]) Protokoll der Kaiarbeiter vom Mai 1903.

resp. bezahlen ihre Beiträge nicht. Dadurch erleidet die Gewerkschaft einen bedeutenden Nachteil.

Doch nicht allein dies, die Gewerkschaft ist auch gezwungen, bei Streiks und Aussperrungen alle die Arbeiter mit zu unterstützen, die nie einen Pfennig in die Vereinskasse bezahlt haben, um den Unternehmern die Einstellung von Streikbrechern unmöglich zu machen oder wenigstens zu erschweren. Würde die Gewerkschaft das nicht tun, hätte der Unternehmer jederzeit genügend Arbeitskräfte, da die Hafenarbeit ungelernt und gut bezahlt ist. Die Aufgabe der Gewerkschaft geht noch weiter, sie muss, um nicht selbst den Unternehmern eine Reservearmee heranzubilden, ehemalige Streikbrecher und Arbeitswillige in sich aufnehmen. Die Leitung hat aber nicht die Macht, die Neuaufgenommenen vor Beleidigungen zu schützen und nimmt selbst sogar eine prinzipielle Stellung gegen diese ein[1]).

[1]) Nach dem Streik von 1896/97 sahen die Führer die Notwendigkeit, die Arbeitswilligen aufzunehmen, bald ein. Die Mitglieder hatten eine starke Abneigung dagegen. Protokoll der Kaiarbeiter 5. Sept. 97. „Zur Frage steht die Aufnahme Arbeitswilliger". Rocksien (der Vorsitzende) ist aus politischen Gründen dafür, weil man so nicht Macht genug hat. Ebenso Wahrlich. Retke kann sich nicht einverstanden erklären, weil hier das Menschlichkeitsgefühl zu peinlich berührt wird". —

Protok. 19. Mai 98. Die Arbeitswilligen werden aufgenommen. Man soll „den berechtigten Hass unterdrücken".—

Protokoll der Ewerführer 17. Dez. 1897. „Arbeitswillige und Ferngebliebene" sollen eventuell aufgenommen werden. Es wird die Haltung anderer Mitgliedschaften abgewartet. —

Protok. 6. Febr. 98. Die Mitgliedschaft ist gezwungen, alle aufzunehmen, um den Arbeitgebern die Reservearmee zu nehmen. — Welche Stellung die Neuaufgenommenen hatten, zeigt folgender Fall. Protok. der Kaiarbeiter 28. März 03. „Kollege Schmidt wünscht vom Vorstande eine schriftliche Ehrenerklärung, weil er von Kollegen „Heidelberger" geschimpft worden ist. Der Vorstand kann diesem Verlangen nicht nachkommen, da derselbe nicht so makellos dasteht, wie er wohl meine, da derselbe, nachdem er sich 1896 beim Streik der Alsterschiffer mit seinen Kollegen solidarisch erklärt, danach nach einiger Zeit während des grossen Hafenarbeiterstreiks 1896 im Hamburger Hafen in Beschäftigung trat". Derartigen Belästigungen und Beleidigungen waren alle „Mitglieder" ausgesetzt, welche nicht im Besitze einer Legitimationskarte waren. Eine solche Karte lautete

Eine solche Haltung des Vorstandes ist im höchsten Grade unpolitisch. Wenn auch eine gewerkschaftliche Bewegung durch freiwilligen Zusammenschluss allein nie erstarken kann, sondern gezwungen ist, möglichst alle Arbeiter eines Berufs, selbst unter Anwendung eines gewissen Druckes, in ihre Reihen zu ziehen, um dem Unternehmer die Waffen zu nehmen, so muss sie doch auch soviel Autorität besitzen, dass sie ihre Mitglieder zu schützen vermag. Die Hineingezwungenen oder die gekränkten Mitglieder sind die ewigen Friedensstörer in der Gewerkschaft. Es sind grösstenteils solche Elemente, welche, wenn sie nichts anderes wissen, den Vorstand verdächtigen und schliesslich gar das Unsinnigste anfangen und für den Austritt aus der Zentrale Meinung zu machen suchen[1]).

Das Misstrauen der Arbeiter richtet sich gewöhnlich gegen den Vorstand und besonders gegen den Verwalter der Kasse. Letzteren scheint man jederzeit einer Unterschlagung fähig zu halten, anders ist die immer wiederkehrende Aufforderung des Vorstandes, dass die Mitglieder stets von ihrem Rechte, Einsicht in die Kassenbücher nehmen zu dürfen, Gebrauch machen können, nicht zu deuten. Dasselbe Misstrauen begegnet dem Vorstande bei Differenzen mit den Arbeitgebern, wo ihm häufig Durchstecherei und Bestechlichkeit zum Vorwurf gemacht wird. Diese Vorwürfe werden nur selten in den Versammlungen erhoben, wo jeder das Recht der freien Meinungsäusserung hat, sondern meistens werden diese Anklagen gerüchtweise in Umlauf gesetzt, vor allem bei Unterhaltungen am Schenktisch, bis dann endlich der Vorstand Gelegenheit hat, gegen diese üble Nachrede Stellung zu nehmen. Zunächst einige Beispiele aus den Protokollen der Ewerführer. Aug. 1897. W. nimmt die Wahl zum 1. Vorsitzenden nur unter der Bedingung an, dass das Misstrauen der Mitglieder aufhört. — Aug. 1901. Der Vor-

---

Prot. d. Ewerführer Mai 97): „Inhaber dieser Karte hat während des Streiks der Hafenarbeiter und Seeleute andere Beschäftigung gehabt und ist berechtigt, diese Legitimation zu führen. Der unterzeichnete Vorstand ersucht jeden Kollegen, Inhaber dieses nicht zu belästigen".

[1]) Protok. Kaiarbeiter 15. 11. 94, Ewerführer April 04, Schauerleute 1892.

stand wird wegen der schlechten Kassenverhältnisse der Heimlichkeit und Durchstecherei angeklagt. — Juli 1902. Verdächtigungen in Wirtschaftsgesprächen. Der Vorstand wird bei der Überweisung der Unterstützungen der Parteilichkeit beschuldigt. — Mai 1907. „Ferner teilte der Redner noch mit, dass nach der Bewegung der Schauerleute einige Kollegen damit hausieren gehen, den Hauptvorstand zu beschuldigen, er habe Verrat an der Bewegung getan". Solche Notizen liessen sich sowohl aus den Protokollen der Ewerführer, wie auch der Kaiarbeiter und Schauerleute noch manche aufweisen[1]). Es geht hieraus jedenfalls deutlich hervor, dass die Führer keineswegs das volle Vertrauen der Mitglieder besitzen. Wie weit die üble Nachrederei die Disziplin zu untergraben im Stande ist, kann man schwer feststellen. Dagegen lässt sich aus diesen Vorkommnissen mit Sicherheit konstatieren, dass hier der gewerkschaftlichen Überzeugung noch die Ernsthaftigkeit fehlt.

Das Misstrauen der Mitglieder gegenüber dem Vorstande mag zweierlei Ursache haben. Bei einem Teil der Verdächtigungen ist die Quelle unverkennbar, es ist der Neid. Der Vorsitzende der Mitgliedschaft ist meistens ein bezahlter Beamter, der nun nicht mehr seiner schweren Arbeit nachzugehen braucht, sondern in der Geschäftsstelle hinter seinem Pulte sitzt. Mag der Arbeiter von der Notwendigkeit unabhängiger Beamten für die Leitung der Geschäfte noch so fest überzeugt sein, er wird unwillkürlich sein Los mit dem des andern vergleichen und für den Moment nur seinen persönlichen Nachteil erkennen. Der weniger weitsichtige Arbeiter, und seine Zahl wird die grössere sein, sieht in dem Beamten nur den Mann, den er bezahlt, und ist meistens der Ansicht, dass er ihn für nichts bezahlt, da er seine Arbeit nicht zu schätzen versteht. Allerdings erhält dieses neidische Misstrauen hier und da Nahrung, wenn den Mitgliedern Unterschlagungen von Kassengeldern und andere Unregelmässigkeiten bekannt werden.

---

[1]) Protokoll der Kaiarbeiter. 28. Febr. 1903, 18. Sept. 1904 u. s. w. Protokoll der Schauerleute 23. Sept. 1897 u. s. w.

Protokoll der Ewerführer. Oktober 1897, Januar 1898, Februar 1899, Juni 1901 u. s. w.

Ein anderer Teil der Mitglieder schöpft Misstrauen aus der Art, wie die Leitung der Mitgliedschaft geführt wird. Klug gemacht durch die unendlichen Schwierigkeiten, die einer gemeinsamen Durchberatung wichtiger Angelegenheiten in den öffentlichen Versammlungen entgegenstehen, berät sich der Vorstand zuerst unter sich oder mit der Verbandszentrale in geheimer Sitzung. Von dem Für und Wider erfährt die Versammlung nichts, ihr wird nur das Resultat zur Verhandlung und Abstimmung übergeben. Das kann den Mitgliedern nicht entgehen und der Argwohn keimt auf. Jedes Mitglied will jederzeit von allem unterrichtet sein. Dass das in einer grösseren Gemeinschaft unmöglich ist, sehen nur die wenigen Verständigen ein. Die Masse sieht in jeder Leitung nur eine Bevormundung oder gar Übervorteilung.

Solange die Versammlung die Lenkung und Kontrolle der Vorstandsämter in den Händen behält, ist diese Handlungsweise des Vorstandes nach Ansicht von S. Webb durchaus gerechtfertigt und demokratisch[1]).

Die Geldmittel der Gewerkschaft der Hafenarbeiter werden beschafft durch Eintrittsgeld, Jahresbeitrag, Tellersammlungen, Streikmarken, Vergnügungsüberschüsse und Zinserträge. Das Eintrittsgeld ist für die Hamburger Hafenarbeiter auf 1 Mark fixiert. Der Jahresbeitrag setzt sich zusammen aus einem ordentlichen Beitrag von 17,55 Mk. und einem ausserordentlichen von 8,00 Mk, im Ganzen also 25,55 Mk. Die Tellersammlungen werden anlässlich von Sterbefällen. Unglücksfällen und fremder Streiks veranstaltet. Zu letzterem dienen besonders die Streikmarken, die von jedem Mitgliede gekauft werden müssen, also eine kleine Extrasteuer[2]). Die Zinserträge ergeben sich aus den Kapitaleinlagen im Gewerkschaftshaus, in dem Konsumverein „Produktion" oder in Sparkassen. Von der Einnahme gehen 80 % an die Hauptkasse und 20% verbleiben in der Lokalkasse. Die Hauptausgaben werden für Streiks, Unterstützungen und Agitation gemacht. Die Ausgaben für Streiks sind seit

[1]) Webb, Theorie und Praxis der englischen Gewerkvereine.

[2]) Protokoll der Ewerführer Juli 1901. Wer keine Streikmarken entnimmt, gilt nicht als vollberechtigtes Mitglied.

1900 enorm gestiegen. (1901 — 22051,14; 1905 — 130725,69; 1907 — 410923,13 Mark). Aber auch die Ausgaben für Agitation und Unterstützungen sind mächtig gewachsen[1]).

Mit besonderer Lebhaftigkeit wird die politische Agitation in den Mitgliedschaften des Hafenarbeiterverbandes nicht betrieben. Die Ansichten sind scheinbar darüber verschieden, ob die Gewerkschaft der politischen Bewegung zweckdienlich sein soll. Auch darüber scheinen die Meinungen geteilt zu sein, ob die gewerkschaftliche oder die politische Bewegung dem Arbeiter von grösserem Nutzen ist[2]) Gegenwärtig bricht sich die richtige Erkenntnis Bahn, dass beide unzertrennlich sind und die gewerkschaftliche Bewegung die beste und gründlichste Vorschulung für die Politik ist. Auch diejenigen Führer, welche es nicht offen zugestehen wollen, können sich der Konsequenz nicht entziehen. Wenn die Führer behaupten, die Gewerkschaften seien nicht sozialdemokratisch[3]), weil bei der Aufnahme nicht nach der politischen Gesinnung gefragt würde, so ist das nur ein momentanes Einlenken den Andersdenkenden gegenüber, die vielleicht sonst mit dem Beitritt zögern würden. Solche Äusserungen machen Widersprüche unvermeidlich. In derselben Mitgliedschaft wird in demselben Jahre den Mitgliedern das Gegenteil vorgehalten. Es heisst da: „Es ist als Pflicht zu betrachten, sich der politischen Organisation anzuschliessen". Es wird aber auch der oben abgeleugnete Gesinnungszwang angewandt, denn es heisst weiter: „es könne nicht genügen, wenn jemand erklärt, ich bin gewerkschaftlich oder politisch organisiert, man müsse die Legitimation fordern". Die politische Betätigung der Gewerkschaften findet auch darin ihren Ausdruck, dass den russischen „Revolutionären" Gelder und Beifallsadressen gesandt werden[4]).

---

[1]) Protokoll des 9. Verbandstages. Krankengeld 1904 — 5866,50 Mk.; 1905 — 58267,03 Mk.

[2]) Protokoll der Kaiarbeiter Juli 1892.

[3]) Protokoll der Kaiarbeiter vom 5. April 1905 und vom 5. November 1905.

[4]) Protokoll der Ewerführer 6. August 1905, 4. Januar 1906.

Der Kampf.

Ihrem eigentlichen Zwecke nach sind die Gewerkschaften wirtschaftliche Kampfesorganisationen der arbeitenden Klasse. Der Hafenarbeiterverband hat den Zweck, die materiellen wie die geistigen Interessen seiner Mitglieder zu wahren und zu fördern. Dieser Zweck soll erreicht werden nach § 2 des Statuts durch:

a) strammes Zusammenhalten und gegenseitige Unterstützung in allen Lagen und Gefahren des Berufes, möglichste Beschränkung der Arbeitszeit, Beseitigung der Nacht- und Sonntagsarbeit unter Zugrundelegung eines den Bedürfnissen der Arbeiter entsprechenden Arbeitslohnes;
b) Anstrebung eines tüchtigen Rechtsschutzes und Sachverständigen-Beistandes zur Führung begründeter Rechtsfragen und Einführung von Wohlfahrtseinrichtungen;
c. kostenfreie Lieferung des Verbandsorganes.

Aus den schon eingangs erwähnten Gründen ist die Fluktuation mit ihren Begleiterscheinungen für die Erreichung des Zweckes das grösste Hemmnis. Die notwendige Konzentration der Kräfte wird erschwert und die Kontrolle über die Mitglieder wird nahezu unmöglich gemacht. Nach der Niederlage im Februar 1897 hat der Verband ein geschlossenes Vorgehen auf der ganzen Linie auch nicht wieder unternommen. Die Vorstösse gegen das Unternehmertum wurden vielmehr von den einzelnen Mitgliedschaften geführt. Dennoch geschah das Vorgehen der Mitgliedschaften nicht auf eigene Faust, sondern im Einklang mit der Zentralleitung und unter ständiger Fühlung mit den übrigen Mitgliedschaften. Eine nach der andern trat hervor. Wirklicher Friede hat in dem vergangenen Jahrzehnt im Hamburger Hafen nie geherscht. Es war eine kluge Taktik, eine wohlberechtigte Spekulation auf den Eigennutz des Unternehmers. Da immer nur ein Teil der Unternehmer betroffen wurde, suchten die andern zu vermitteln, um nicht durch einen Streik die günstige Geschäftslage zu erschüttern. Bei den Vermittlungen musste immer etwas, wenig oder viel, für die Fordernden abfallen.

Das Vorgehen der Mitgliedschaften bewegt sich im allge-

meinen nach vier verschiedenen Gesichtspunkten, wenn auch der § 2 des Statuts ihrer keine besondere Erwähnung tut.

Das unmittelbarste Streben der Gewerkschaft muss darauf gerichtet sein, sich die offizielle Anerkennung als Vertreterin der Arbeiterschaft zu gewinnen, um den Unternehmerverbänden ebenbürtig gegenüberzustehen. In engem Zusammenhange hiermit steht die Frage des Arbeitsnachweises. Das dritte Ziel ist die Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen, an welches sich dann viertens der Kampf gegen das Zwischenunternehmertum anschliesst.

Den letzten Teil der praktischen Tätigkeit der Gewerkschaft bilden die Unfallunterstützung und das Arbeitersekretariat.

Anerkennung.

Die Gewerkschaft der Hafenarbeiter hat die offizielle Anerkennung als Vertreterin der Arbeiterschaft noch nicht erfechten können. Vielleicht ist sie gegenwärtig diesem Ziele ferner als je. Immer wieder stellt sich als das Grundübel der Wechsel in der Zusammensetzung der Gewerkschaft, allgemeiner gesagt die Fluktuation, heraus. Ohne unbedingte Verfügung über alle Arbeitskräfte im Hafen kann die Gewerkschaft ihren Wünschen nicht den gehörigen Nachdruck verleihen. Am klarsten tritt das zu Tage bei den Unterhandlungen mit den Unternehmern. Im ruhigen Bewusstsein ihrer Macht würde die Gewerkschaft dabei anders vorgehen, als sie es tut. In dem Gefühl der Schwäche verlieren die Vertreter der Arbeiter in dem Hin und Her der Verhandlungen die Besonnenheit. Statt ruhig und sachlich zu unterhandeln wird dem Unternehmer dann „gehörig die Wahrheit gesagt". Die Folge ist, dass der Unternehmer sich weigert, mit solchen Leuten weiter zu verhandeln. Der offizielle Beamte der Mitgliedschaft ist damit in seiner Haupttätigkeit gelähmt. Er kann ferner nur durch Vordermänner wirken. Bei einer solchen Taktik muss der Unternehmer den Gewerkschaften die Anerkennung versagen. Es wird ihm dies umso leichter, als er die Macht noch in den Händen hat, die Gewerkschaft sie aber erst erringen will. Die Fälle, in denen der Gewerkschaftsbeamte Gelegenheit hat, zu vermitteln oder

sonst irgendwie einzugreifen, sind unbedeutend, da es sich dann meistens um einen kleineren Unternehmer und Tarifstreitigkeiten handelt. Dem grossen Unternehmer gegenüber ist der Beamte machtlos.

Das alte Hamburger Bürgertum, wie es gerade am Hafengeschäft noch stark beteiligt ist, kann sich überhaupt in die neuere Umgestaltung des wirtschaftlichen Lebens nur schwer hineingewöhnen. Das alte patriarchalische Arbeitsverhältnis gilt ihm als das für beide vorteilhafteste. Es ist weit davon entfernt, sich als das Herrentum zu fühlen. Das Wort „Leben und leben lassen" könnte hier geprägt sein, es ist die natürliche Denkungsart des alten Hamburgischen Kaufmanns. Was dem Arbeiter gebührt, soll ihm nicht versagt werden. Dass aber der Arbeiter in seinem Betriebe mitzureden haben will, dass er als trotzig Fordernder an ihm herantritt, dass er die Arbeit verweigert, wenn seine Forderungen nicht erfüllt werden, dass er auch „Herr" sein will in dem Betriebe, das will und kann der Hafenunternehmer nicht verstehen. In einem solchen Begehren sieht er demagogische Umtriebe, die seine wirtschaftliche Existenz zu untergraben drohen. Als die tollste Forderung muss diesem Arbeitgeber die Anerkennung eines dritten unpersönlichen Elements erscheinen, welches immer zwischen ihm und seinen Arbeitern stehen soll. Diese Gegensätzlichkeit zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer wurde durch die fortdauernden Lohnkämpfe noch vergrössert. Arbeitgeber und Arbeitnehmer rückten immer weiter auseinander. Die Gegensätzlichkeit wurde zur Feindseligkeit. Nach Ansicht der Arbeitgeberschaft des Hamburger Hafens würde nunmehr eine volle Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisation der Hafenarbeiter ein Zurückweichen aus ihrer überlegenen Stellung bedeuten. Das wird aber mit aller Macht verhindert.

In scheinbarem Widerspruche zu dieser Auffassung stehen die Lohntarifvereinbarungen, die trotzdem von den einzelnen Mitgliedschaften des Hafenarbeiterverbandes und den Arbeitgebern getroffen worden sind. Die Arbeiter wollen darin einen Weg ihres Strebens um Anerkennung sehen. Bei näherer Betrachtung findet man aber, dass das wenig zutrifft. Man findet,

dass die scheinbare Anerkennung nur eine Konzession ist, die die Arbeitgeber den Arbeitern machen, um den Verdienst der laufenden guten Konjunktur durch einen plötzlichen Streik nicht in Frage zu stellen. Von diesem Standpunkte aus erscheint der Tarifvertrag nicht selten direkt als eine Errungenschaft der Arbeitgeber. Wie wenig die prinzipielle Haltung der Arbeitgeberschaft hierin von Arbeiterorganisationen beeinflusst wird, ist aus folgendem zu entnehmen.

Bei irgend welchen Differenzen mit seinen Arbeitern weist der Unternehmer meistens jede Einmischung der Verbandsleitung schroff ab. Er will lediglich mit seinen eigenen Leuten verhandeln. Die eigenen Leute sitzen aber dann in einer argen Falle. Lassen sie ihre Klagen fallen, haben sie den Nachteil, und halten sie sie aufrecht, haben sie erst recht den Nachteil, da der Arbeitgeber sie als unbequeme Elemente jederzeit entlassen kann. Der Arbeiter ist immer in Gefahr seine Stellung zu verlieren, ohne dass der Verein ihm helfen kann. Es ist im Hafen vorgekommen, dass der Betriebsleiter die Arbeiter zur Bildung einer Kommission veranlasst hat, mit der in Streitfällen zu verhandeln sein sollte. Hatte sich eine solche Kommission gebildet und war mit Beschwerden an die Leitung herangetreten, dann wurden die Wortführer aus der Arbeit entlassen[1]). Alle der Agitation verdächtigen Arbeiter wurden ohne weiteren Grund aus dem Dienst entlassen. Solch einen strengen Standpunkt können allerdings nur die grossen Betriebe einnehmen, da sie die Sperre nicht zu fürchten haben. Die grossen Betriebe sind aber die mächtigen und die massgebenden. Die Furcht gemassregelt zu werden, wirkt direkt auf die Leitung der Gewerkschaft, da sich gerade die festangestellten, ruhigeren und besonneren Arbeiter scheuen, einen Vorstandsposten anzunehmen[2]).

Charakteristisch für die Stellung der Unternehmer ist folgendes. Der Hafenarbeiterverband hatte der Berufsgenossenschaft den Vorschlag gemacht, die Unfallverhütungsvorschriften in Broschürenform herauszugeben und durch den Verband ver-

[1]) Protokoll der Kaiarbeiter Mai/Juni 1907.
[2]) Protokoll der Schauerleute Nov. 1899.

teilen zu lassen, um dem Arbeiter die nötige Kenntnis der Vorschriften zu ermöglichen. Diesen Vorschlag ersuchte der Verein der Stauer von Hamburg und Altona abzulehnen, mit der Begründung, dass man damit der Organisation eine viel zu grosse Bedeutung beilege[1]).

Keine gewerkschaftliche Agitation dient so sehr dem besonderen Zwecke, den Arbeiterorganisationen die allseitige Anerkennung zu verschaffen, wie die Proklamation der Arbeitsruhe am 1. Mai. Keine Agitation ist im Grunde so verfehlt, wie diese, weil sie nicht zum Kampfe vorbereitet, sondern zum Kampfe ruft. Die Arbeitgeberschaft des Hamburger Hafens hat es an der Antwort nicht fehlen lassen. Seit Jahren werden die Maifeiernden 10 Tage von der Arbeit ausgeschlossen und sind auch dann noch vor einer weiteren Massregelung nicht sicher. Die Zahl der sich am Streik beteiligenden ist daher immer geringer geworden. Im letzten Jahre war es nur eine kleine Minderheit. Aus den Protokollen geht offensichtlich hervor, dass der Arbeiter selbst, vor allem aber die Führer, in der Maidemonstration nur Nachteile aber keine Vorteile mehr zu finden vermögen.

In allerneuester Zeit hat der Kampf um die Anerkennung der Organisation durch eigenes Verschulden der Verbandsleitung eine schlimme Wendung genommen. Der gegenseitige Druck der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände hatte notwendigerweise zu Konzessionen geführt. Der Klugheit und Geschicklichkeit der Verbandsleitung wäre es überlassen gewesen, auf diesem Grunde weiter zu bauen. Statt dessen zeigten aber die Führer, dass sie ihrer Aufgabe nicht gewachsen waren. Sie waren unbesonnen genug einen Vertrag mit den Arbeitgebern, der ihnen unbequem wurde, kurzer Hand zu durchbrechen. Diese Handlungsweise steht im ursächlichen Zusammenhange mit dem Streik der Schauerleute im Frühjahr 1907. In diesem Streik waren die Schauerleute unterlegen, doch wurde ihnen für den 1. Oktober 1907 die Einführung des Schichtwechsels verbunden mit einer 54 % Lohnerhöhung zugesichert. Dagegen

[1]) Schutzkongress Berlin 1906. Döring.

musste sich der Hafenarbeiterverband verpflichten 1. Zum Zusammenarbeiten von Nichtorganisierten. Unterlassung jeder Störung in der Annahme von Kontraktarbeitern.

2. In Zeiten friedlicher Arbeitsverhältnisse im Hamburger Hafen jede Störung des Zuzuges und jede Belästigung der Zuziehenden zu unterlassen.

Der Hafenbetriebsverein übernahm dann die Ausarbeitung des neuen Schichtwechseltarifs, ohne den Hafenarbeiterverband hinzuzuziehen. Diese Übergehung rief im Verbande Erbitterung hervor, doch war man nicht in der Lage, dagegen einschreiten zu können. Demgemäss heisst es in der Resolution vom 30. September 1907: „Die Versammlung erachtet eine solche Änderung des Tarifs für ungerechtfertigt, wie sie überhaupt die einseitige Ausfertigung von Tarifen entschieden verurteilt. Nur aus Zweckmässigkeitsgründen erkennt die Versammlung den vorliegenden Tarif an; grundsätzlich hält sie nur solche Tarife für beide Teile bindend, die von beiden Organisationen als gleichwertige Faktoren abgeschlossen werden". Was die feindselige Stimmung dieser Resolution vermuten liess, trat ein. Der Verband kam seinen Verpflichtungen nicht nach, sondern warnte schon bald nach Beendigung des Streiks vor Zuzug und agitierte fortgesetzt gegen das Kontraktsystem. Der Hafenbetriebsverein verklagte den Hafenarbeiterverband wegen Kontraktbruches und das Landgericht Hamburg entschied unterm 27. Dez. 1907, dass der Vertrag gültig sei und verurteilte den Hafenarbeiterverband zu einer Geldstrafe von 1500 Mark. Der Verband legte gegen dieses Urteil beim Oberlandesgericht Berufuug ein[1]). Abgesehen von dem weiteren gerichtlichen Verlaufe dieser Angelegenheit, wird der Vertragsbruch für den Hafenarbeiterverband die unangenehmsten Folgen haben, da er offen gezeigt hat, wie wenig ihm an der Ehrlichkeit und Aufrechterhaltung eines Vertrages mit den Arbeitgeberorganisationen gelegen ist. Mag der Verband es getan haben, um in den Augen der Arbeiter sein Ansehen zu wahren, durch diesen Vertragsbruch drängt er selbst

[1]) Das Urteil ist kürzlich in der Berufungsinstanz bestätigt worden.

das Unternehmertum dazu, eine energische soziale Politik auf Kosten des Hafenarbeiterverbandes zu treiben.

Arbeitsnachweis.

Der Hafenarbeiterverband, der mit so geringem Erfolg ein Jahrzehnt um seine Anerkennung als gleichberechtigte Organisation gekämpft hat, konnte noch weniger einen Einfluss auf die Besetzung der Arbeitsstellen gewinnen. Mit Ausnahme der einen kleinen Kategorie der Schiffsreiniger und Schiffsmaler hat keine einzige einen eigenen Arbeitsnachweis. Die grössten Schwierigkeiten machte die Streitfrage des Arbeitsnachweises von jeher bei den Schauerleuten. Soweit es in ihrer Macht lag haben sie sich immer heftig gewehrt. Als ihnen 1899 der Arbeitsnachweis aufoktroyiert werden sollte, gingen die Wogen der Erregung hoch, viele traten in der festen Erwartung eines Streiks dem Verbande bei. Aber der Streik blieb aus, und die Mitgliederzahl ging wieder von Monat zu Monat zurück. Der Arbeitsnachweis der Arbeitgeber war aber geschaffen. Nicht mit Unrecht erklärten die Arbeiter diese Nachweisbureaux für Massregelungsbureaux. Schon zu Anfang des nächsten Jahres gingen die Arbeitgeber weiter vor und machten die Annahme zur Arbeit von der Verpflichtung zur Überstunden- und Nachtarbeit abhängig. Weiter verschärft wurde die Kontrolle im Jahre 1906. Es konnte nunmehr kein Schauermann Arbeit im Hamburger Hafen erhalten, der nicht eine vom Arbeitsnachweisbureau ausgestellte Legitimation hatte. Im Jahre 1907 wurde dem Streben des Hafenarbeiterverbandes durch Einführung des Kontraktsystems endgültig ein Ziel gesetzt. Die Arbeitsvermittlung für die Schauerleute und einen Teil der Kaiarbeiter ging in die Hände des Hafenbetriebsvereins über. Der Arbeitsnachweis der Ewerführer ist beständig in der Macht des Vereins der Ewerführer von 1879 geblieben.

Diese einseitige Arbeitsvermittlung führt allein durch die Abneigung und den Widerstand der Arbeiter zu allerhand Misshelligkeiten. Bei den Schauerleuten tritt das in der Weise zu Tage, dass sie durch Arbeitsverweigerung einen künstlichen Mangel an Angebot hervorrufen. Der Hafenbetriebsverein hat

festgestellt[1]), dass zwar die Gesamtzahl aller als Schauerleute eingetragenen Arbeiter immer grösser war (in der Periode Okt. 1906 bis Dez. 1907) als die Zahl der täglich beschäftigten Arbeiter. Das wirkliche Angebot von Arbeitskräften war aber vielfach um ein Bedeutendes geringer. Ähnliche Schwierigkeiten treten bei dem Arbeitsnachweis der Ewerführer ebenfalls zu Tage, doch liegt hierüber kein Material vor. Ein anderer Übelstand dieses Nachweises ist, dass er vielfach nicht die Arbeit, sondern nur die Berechtigung zur Arbeit vermittelt. Der Ewerführerbaas ist nicht gezwungen, einen Mann, der mit einer Legitimation vom Nachweise kommt, zur Deckung eines Bedarfs in Arbeit zu nehmen, wenn ihm dieser nicht passt. Umgekehrt macht der Tagelöhner von demselben Rechte Gebrauch[2]). Das sind Unzuträglichkeiten, die bei beiden einen weiten Spielraum zur wirtschaftlichen Schädigung des andern lassen; dem Arbeitgeber zur Massregelung und dem Arbeiter zum Boykott.

Die letzte Ursache, weswegen die Hafenarbeiterorganisation so gänzlich unbeteiligt an der Funktion des Arbeitsnachweises ist, muss wieder in der Fluktuation gesucht werden. Bei dem ewigen Wechsel der Nachfrage nach Arbeitskräften haben die Führer der Gewerkschaft nicht verstanden, die erforderliche Kontrolle über die Gesamtzahl aller im Hafen arbeitenden Leute auszuüben. Den fortwährend steigenden Bedarf der notwendigen Arbeitskräfte wussten sie nicht richtig zu beurteilen. Sie sahen in dem Eindringen frischer Arbeitskräfte nur die Gefahr eines Überangebots, ohne der Frage genügend auf den Grund zu gehen, ob bei der raschen Entwicklung des Hafenverkehrs dieser die Kräfte nicht dringend bedürfe. Bei der richtigen Einsicht hätten sie nicht immer in ihrer Presse vor Zuzug ge-

[1]) Jahresbericht des Hafenbetriebsvereins 1907. Als besonderes Beispiel seien hier die Zahlen vom Monat Mai 1907 gegeben. Es waren vorhanden Kontraktarbeiter 1240, Hilfsarbeiter 5207, zusammen 6447 Arbeiter. Täglich beschäftigt wurden in der Höchstzahl 4235. Der Überschuss der eingeschriebenen Arbeiter betrug demnach 2212 resp. 4912. Trotzdem blieben bei der Höchstzahl 903 und bei der Mindestzahl immer noch 6 Stellen unbesetzt.

[2]) Protokoll der Ewerführer 2. Aug. 98.

warnt, sondern hätten den Zuzug selbst geregelt. So aber waren die Arbeitgeber in die Notwendigkeit versetzt, die Herbeischaffung der Arbeitskräfte selbst zu besorgen. Hierzu war der unumschränkte Besitz des Arbeitsnachweises unbedingt erforderlich. Die Kurzsichtigkeit der Verbandsleiter gab den Unternehmern eine feste Stütze für die Erhaltung einer so wichtigen Position. Die beste Gegenwehr wäre eine systematische Herbeiziehung tüchtiger, gut organisierter Arbeiter gewesen und eine ständige Kontrolle darüber, sowie eine verständige Berücksichtigung der gegebenen Verhältnisse. Der Erfolg hätte dann möglicherweise der paritätische Arbeitsnachweis sein können.

Für die Unternehmer wäre eine Preisgabe des Arbeitsnachweises von unabsehbaren Folgen gewesen. Sie erscheint in Rücksicht auf den Hafenbetrieb einfach undenkbar. Mit allen Machtmitteln hätte sich das Kapital dagegen wehren müssen, da jede Stockung der Arbeitsvermittlung selbst in sogenannten friedlichen Zeiten bei den wirtschaftlichen Verhältnissen des Hamburger Hafens Unsummen verschlingen würde. Der Handel Hamburgs würde fraglos ernstlich gefährdet sein. Auf eine solche Gefahr wird von Seiten des Unternehmertums immer hingewiesen und nicht mit Unrecht.

Bei einer objektiven Stellungnahme zum Arbeitsnachweise ist nicht zu übersehen, dass die soziale Lage des Hamburger Hafenarbeiters sich unter der einseitigen Leitung des Nachweises in keiner Weise verschlechtert, sondern vielmehr noch gerade in letzter Zeit noch bedeutend verbessert hat[1]).

Bei den gegenwärtigen Verhältnissen ist ein Einlenken der Unternehmer zum paritätischen Arbeitsnachweise völlig ausgeschlossen. Man misstraut von vornherein jeder gewerkschaftlichen Beteiligung, weil diese eine Auswahl[2]) der Arbeitskräfte verhindern würde. Diese Auswahl ist für den Hafenbetrieb aber äusserst wichtig. Die Gewerkschaft macht keinen Unterschied

---

[1]) Z. B. Lohntarif der Schauerleute 07.

[2]) § 12 der Geschäftsordnung des Arbeitsnachweises der Patriotischen Gesellschaft.

darin, ob ein Arbeiter fleissig oder faul, stark oder schwach, ehrlich oder unehrlich ist. Und doch kann die Nachlässigkeit eines Arbeiters zu den schwersten wirtschaftlichen Schädigungen führen: der Schwächling würde bei der schweren Arbeit zu leicht Unfällen ausgesetzt sein; der Unehrliche schädigt nicht allein den Besitzer, er wirkt demoralisierend auf seine Arbeitsgenossen.

Um den andern Unmöglichkeiten zu entgehen, wird im Hafenarbeiterverband vielfach der Wunsch nach einer staatlichen Regelung des Arbeitsnachweises laut. Ob das bei der Zusammensetzung der Hamburgischen Regierung für den Arbeiter von Vorteil wäre, ist kaum anzunehmen.

Lohn- und Arbeitsbedingungen.

Die Erfolglosigkeit der Bemühungen um die Arbeitsnachweise liess den Hafenarbeiterverband sich mit doppeltem Eifer auf die Erringung besserer Lohn- und Arbeitsbedingungen werfen. Fast immer sind bei Lohnbewegungen die grossen Mitgliedschaften der Ewerführer und der Schauerleute die Führenden gewesen. Die anderen Mitgliedschaften schlossen sich ihrem Vorgehen an. Man unterstützte sich gegenseitig mit Geld, blieb im übrigen bei der Festsetzung der Bedingungen selbständig. Jede Berufsgruppe des Verbandes hat ihren besonderen Lohntarif. Die Löhne bewegen sich in verschiedener Höhe in Grenzen von 3 Mk. bis 5 Mk. im Tagelohn, in doppelter Höhe aber im Akkordlohn. Der niedrige Satz von 3 Mk ist selten und trifft nur für eine kleine Gruppe von Arbeitern zu[1]). Durchweg ist der Verdienst ein guter und hält den Vergleich mit den Löhnen für gelernte Arbeit vieler Berufe aus. Aber auch hier macht sich die Wirkung des Wechsels in der Nachfrage nach Arbeitskräften geltend und zwar tritt er als Subtrahent auf. Rechnet man das Normalarbeitsjahr zu 300 Tagen, so ist mancher verdienstlose Tag in Abzug zu bringen. Dies betrifft vor allem die nicht festangestellten Arbeiter, die dann gezwungen sind, in Akkord-, Über- und Nachtarbeit den Ausfall wieder wett zu machen.

[1]) Kesselreiniger, organisiert 1906 164 Mann.

Da der Beschäftigungsgrad schwankender Natur ist, wollen vor allem die Ewerführer als Saisonarbeiter gelten und danach bezahlt werden[1]). Ansicht und Forderung bestehen aber offenbar zu Unrecht, da von den 12 Monaten des Jahres als flaue Geschäftszeit nur 2 Wintermonate, Januar und Februar, in Betracht kommen. Für die übrigen Monate ist der Beschäftigungsgrad im Laufe einer steigenden resp. fallenden Konjunkturperiode ziemlich konstant. Der grössere Teil der Ewerführer ist im Tagelohn resp. mit täglicher Kündigung beschäftigt. Diese Unsicherheit des Arbeitsverhältnisses liegt in der Absicht der Gewerkschaft[1]), da sie so am besten über die Arbeiterschaft verfügen kann.

Eine gründliche Änderung haben neuerdings die Arbeitsbedingungen der Schauerleute erfahren. Bis vor kurzem noch war der Schauermann laut Tarif verpflichtet erforderlichenfalls 36 Stunden incl. Pausen hintereinander zu arbeiten. Seit dem 1. Oktober 1907 ist der 36stündige Arbeitstag abgetan und der von den Arbeitern schon lange gewünschte Schichtwechsel eingeführt. Der Schichtwechsel hat den Arbeitern bedeutende Verbesserungen gebracht. Der Überstundenlohn wurde von 0,65 Mk. auf 1,00 Mk. erhöht, also um 54 %. Für den Tag von 6—6 Uhr ist der alte Lohnsatz von 4,80 Mk. geblieben. Tritt Schichtwechsel ein, dauert der Tag von 6 Uhr morgens bis 9 Uhr abends bei einem Verdienst von 7,30 Mk. Nacht- und Sonntagsarbeit werden wie die Überstunden bezahlt mit 1,00 Mk. pro Stunde, sodass der Verdienst für die Nacht auf 8 Mk (früher 6,20 Mk.) und für den Sonntag auf 8,50 Mk. (früher 6,20 Mk.) gestiegen ist. Als Mindestverdienst ist für die Nacht 5 Mk., für den Sonntag 3,50 garantiert.

Trotzdem die Einführung des Schichtwechsels den Arbeitern grosse Vorteile brachte und ihnen eigentlich ein alter Wunsch erfüllt wurde, verfolgt die Verbandsleitung den Tarif und seine Urheber nur mit Schmähungen und Verdächtigungen, weil der Tarif einseitig ohne Beihülfe des Verbandes ausgefertigt wurde.

---

[1]) Prot. der Ewerführer Febr. 1900.
Prot. der , Aug. 1907.

Diese Eigenmächtigkeit der Arbeitgeberschaft ist für den Lohnkampf im Hamburger Hafen typisch. Im Laufe der letzten 10 Jahre sind den Arbeitern fortwährend Lohnerhöhungen zugestanden, welche der Verband vielfach als einen Erfolg seiner Tätigkeit angibt. Das trifft aber nicht so ganz zu. Gewiss ist die Unternehmerschaft von dem Drängen des Verbandes beeinflusst, über Art und Höhe der Lohnverbesserung bestimmt sie aber nach eigenem Willen, wenn sie auch bisher meistens Unterhandlungen darüber mit den Vertretern der Organisation geführt hat. Zu diesen Verhandlungen lässt sich die Unternehmerschaft des Hafens nur aus politischer Klugheit herbei, da sie weiss, dass eine scheinbare Mitbeteiligung der Verbandsleiter ihnen eine Sicherheit für die günstige Aufnahme und leichtere Durchführung des Tarifs bietet. Bei der Einführung des Schichtwechsels hat man diese Klugheit ausser Acht gelassen, die Verbandsleiter dürfen daher die Verbesserungen nicht annehmen, wenn sie den Arbeitern nicht zeigen wollen, dass die Unternehmer, auch ohne den Verband nötig zu haben, den Lohn der Arbeiter zu erhöhen bereit sind.

In Wirklichkeit haben die Hafenarbeiter alle Lohnerhöhungen nur dem Laufe einer guten Konjunktur zu danken. Stellen die Arbeiter Forderungen, die die Unternehmer nicht bewilligen wollen oder können, so meiden diese den Streik nicht, den im Hamburger Hafen das mächtige Kapital noch jedesmal glücklicher ausgefochten hat als die Organisation der Arbeiter.

Im engsten Zusammenhange mit der Lohnforderung steht für den Hafenarbeiter die Frage der Nacht- und Sonntagsarbeit die vielleicht nirgends so ausgedehnt in Anwendung kommt, wie im Hamburger Hafen. Die Forderung der Arbeiter ist gänzliche Beseitigung der Nacht- und Sonntagsarbeit und Beschränkung der Überarbeit auf 9 Uhr, spätestens 10 Uhr abends. Diese Forderungen sind bisher von keinem Erfolg gekrönt worden und werden bei den gegenwärtigen Verhältnissen des Hafens auch keinen Erfolg haben können. So gross der Hafen ist, so reichen doch seine Liegeplätze nicht aus, um in regen Zeiten wie die vergangenen, den Verkehr bewältigen zu können. Um für die neu ankommenden Schiffe schnell wieder Platz zu schaffen, muss zu den Lösch-

und Ladearbeiten die Nacht und auch der Sonntag hinzugenommen werden. Trotzdem kommen noch unangenehme Stockungen vor[1]), die bisweilen eine schwere finanzielle Schädigung für die Reedereien bedeuten. Die Nachtarbeit wird vorläufig also nicht zu vermeiden sein. Dieser Einsicht hat sich der Hafenarbeiterverband ebenso wenig verschliessen können und hat sich der Verweigerung der Nachtarbeit im letzten Schauermannstreik, Frühjahr 1907, nur als Mittel zum Zweck bedient[2].) Der hohe Lohn der seit Oktober 1907 für die Nachtarbeit bezahlt wird, übt auf die Arbeiter, nach dem Bericht des Hafenbetriebsvereins, eine starke Anziehungskraft aus, sodass für die Tagsschichten sich zeitweilig (Nov. 07) ein Mangel an Arbeitskräften deswegen zeigt.

Die Sonntagsarbeit wird im Hamburger Hafen ebenfalls im starken Umfange betrieben. Nach dem Bericht der Hafeninspektion für 1905 wurde in diesem Jahre mit Ausnahme des ersten Weihnachtsfeiertages an allen Sonn- und Festtagen gearbeitet.

Im zweiten Halbjahr 1906 nahm die Sonntagsarbeit ab[3]) durch die Weigerung der weissen Schauerleute. Diese Störungen setzten sich bis zum Frühjahr 1907 fort. Der am 1. Oktober 1907 erheblich erhöhte Verdienst für die Sonntagsarbeit hat auch hier wieder Ruhe bewirkt. Ob diese Ruhe von Dauer sein wird, ist fraglich, da die Sonntagsarbeit dem Arbeiter viel verhasster ist, als die Nachtarbeit. In der Agitation gegen die Sonntagsarbeit

---

[1]) Bericht des Vereins Hamburger Reeder 1906/07. „Es haben z. B. 33 Dampfer einer hiesigen Reederei insgesamt 87 Tage, 13 Dampfer einer andern Reederei 53 Tage und 14 Dampfer einer dritten Reederei sogar 100 Tage innerhalb der 12 Monate vom 1. Juni 1906 bis 31. Mai 1907 durch Warten auf einen Kaiplatz verloren. Es ist vorgekommen, dass Dampfer einer regelmässigen Linie, weil sie keinen Platz am Staatskai erhalten konnten, Tagelang, sogar bis zu 15 Tagen untätig im Strom haben liegen müssen."

[2]) Verhandlungen des Hafenbetriebsvereins mit dem Hafenarbeiterverband.

[3]) Jahresbericht der Hafeninspektion für das Jahr 1906. Sonntagsarbeit in der ersten Hälfte auf 10% von 259 Schiffen, in der zweiten Hälfte auf 6% von 239 Schiffen, die Sonntags im Hafen lagen.

findet die Gewerkschaft nicht nur eine kräftige Stütze in der prinzipiellen Haltung des Staates und in der öffentlichen Meinung, sondern sie kann allen Einwendungen begegnen durch einen Hinweis auf England, wo tatsächlich am Sonntag die Arbeit ruht. Die Einführung der Sonntagsruhe oder streng beschränkten Sonntagsarbeit wird mit der Zeit unvermeidlich sein, doch hängt das allein von der Intervention des Staates ab.

Zwischenunternehmer.

Den allgemeinen wirtschaftlichen Zielen der Sozialdemokratie entsprechend richtet auch die Gewerkschaft der Hafenarbeiter einen Teil ihrer Kräfte gegen die sogenannten Zwischenunternehmer. Als die wichtigsten Unternehmer dieser Art kommen für den Hamburger Hafen die Ewerführerbaase und die Stauerbaase in Betracht. Die Bezeichnung Zwischenunternehmer ist für die Ewerführerbaase kaum mehr am Platze. Aus den alten Ewerführereien haben sich im Laufe der letzten zehn Jahre grosse Transportgeschäfte, zum Teil Aktiengesellschaften, entwickelt, die durchaus den Charakter eines selbständigen Unternehmens tragen.

Wirkliche Zwischenunternehmer sind dagegen heute noch die Stauerbaase, die im Auftrage der Reeder die Schiffe laden und löschen. Hier ist aber schon ohne Zutun des Hafenarbeiterverbandes eine Wandlung eingetreten. Einige Reedereien, vor allem die Hamburg-Amerika-Linie sind zur eigenen Stauerei übergegangen. Die Zahl der selbständigen Stauereibetriebe ist zwar in den letzten Jahren keineswegs zurückgegangen, aber bei der Konzentrationsbestrebung der grossen Reederfirmen ist eine weitere Aufsaugung der selbständigen Betriebe wahrscheinlich.

Die Agitation gegen die Ewerführereien oder Transportgeschäfte hat sich mehr und mehr auf die kleineren Unternehmer beschränkt, die, um sich am Leben halten zu können, gezwungen sind, vielfach mit Lehrlingen oder ungenügendem Arbeitermaterial zu arbeiten. Die Stauereibetriebe werden aber rücksichtslos angegriffen und ihr Verdienst wird als eine Einbehaltung der Arbeitergroschen gebrandmarkt.

Der Hass der Arbeiterschaft[1]) gegen die Stauer mag seinen Grund einerseits darin haben, dass der Zwischenunternehmer notwendigerweise in seinem Gewinn dem Druck der Lohnforderungen der Arbeiter und dem Angebot der Reeder unterworfen ist. In seiner Machtlosigkeit dem grossen Kapital gegenüber muss er daher bestrebt sein, den Lohn herabzudrücken. Dass dieses Bestreben wirklich vorhanden ist, zeigen die vielen Klagen über Tarifbruch und Lohnverkürzungen, die in den Versammlungsprotokollen der Schauerleute aufgezeichnet sind[2]). Nach der Einführung des Schichtwechsels und des neuen Tarifes, wie er vom Hafenbetriebsverein festgesetzt ist, werden diese Unregelmässigkeiten in dem Masse nicht mehr vorkommen können, da der Verein der Stauer nur ein Teil dieses Vereins ist, welcher für die Einhaltung seiner Bestimmungen im Interesse des Friedens im Hafen genügende Sorge tragen wird.

Ein anderer Grund, weswegen der Arbeiter die Beschäftigung bei den Eigenstauereien der Reeder vorzieht, liegt darin, dass er bei gleichem Lohntarife infolge der grösseren Ständigkeit seiner Beschäftigung dort einen besseren Verdienst hat. Der Jahresbericht des Hafenbetriebsvereins sagt daher betreffs der Kontraktarbeiter, dass „im Durchschnitt die Verdienstgelegenheit für den Kontraktarbeiter in den Reedereien mit eigener Stauerei etwas günstiger gewesen sei, als in den selbständigen Stauereibetrieben".

Dem Kampfe der Hafenarbeiter gegen die selbständigen Stauereien ist durch die Gründung des Hafenbetriebsvereins ein Ziel gesetzt. Einen Erfolg hat der Verband in diesem Kampfe überhaupt nicht zu erzielen vermocht. Er hat im Gegenteil dadurch zu einer für ihn gefährlichen Konzentration der

---

[1]) Protok. der Schauerleute Nov. 01. — Schutzkongress Berlin 1906. —

[2]) Z. B. 9. Verbandstag 1906. Bericht der Filiale der Schauerleute. Differenzen mit Arbeitgebern 1904 in 61, 1905 in über 100 Fällen. Durch erfolgreiche Einigung beigelegt über die Hälfte in beiden Jahren. Zur gerichtlichen Klage kamen 1904 21 Fälle für 197 Leute mit 947,85 M., davon liefen 13 Fälle mit 392,55 M. erfolgreich aus. 1905 waren es 18 Fälle für 124 Leute mit 785,65 Mk., davon waren 9 Fälle mit 319,15 Mk. erfolgreich.

Kapitalmächte beigetragen. Die Beschaffung von Arbeitswilligen in Streikfällen ist dem Hafenbetriebsverein viel leichter, als allein dem Verein Hamburger Reeder oder dem Verein der Stauer von Hamburg-Altona.

Krankenunterstützung.

Die Kämpfe der Gewerkschaft um Anerkennung, Arbeitsnachweis und Lohn sind durch die meistens damit verbundenen unvermeidlichen Streiks für die wirtschaftliche Existenz des einzelnen Arbeiters gefährlich. Der Lohnausfall ist nicht selten beträchtlich und die Streikunterstützung kann seiner Familie nicht die notwendige regelmässige Ernährung sichern. Die schweren nachteiligen Folgen sind dem verheirateten Arbeiter wohl bekannt und er nimmt sie auf sich in der festen Zuversicht zu einem besseren Ziel zu kommen. Anders liegen aber die Dinge, wenn Unfall und Krankheit seine Familie heimsuchen, ist er davor nicht geschützt, dann geht in der Not seine geringe Habe auf, und die Verzweiflung geht am Bettelstabe. Die reichsgesetzliche Arbeiterversicherung reicht in solchen schlimmen Zeiten zur Erhaltung der Seinen nicht aus. Das Verlangen nach einer weiteren Unterstützung machte sich daher auch in den Mitgliedschaften des Hafenarbeiterverbandes geltend. Einzelne Mitgliedschaften errichteten für ihre Mitglieder kleine Zuschusskassen, diese hatten aber selten Bestand und waren in ihren Leistungen ungenügend. Die Mitglieder wurden unwillig. Ausser den Beiträgen hatten sie im Jahre genug an Extrabeiträgen, Streikmarken, Tellersammlungen zu zahlen, in Krankheit und Not konnte ihnen aber keine Hülfe gebracht werden. Die Folge war, es kehrten viele dem Verband den Rücken, blieben unorganisiert, oder schlossen sich dem konkurrierenden Transportarbeiterverband an, der über eine Unterstützungskasse verfügte. Schliesslich gewann man auch in den leitenden Kreisen des Hafenarbeiterverbandes die Überzeugung, dass man zur Gründung einer Kasse schreiten müsse. Am 26. Februar 1904 auf dem Verbandstage wurde der Antrag auf Gründung einer Unterstützungskasse angenommen. Für die Annahme waren verschiedene Gründe bestimmend. Vor allem

hoffte man, der immer stärker werdenden Fluktuation dadurch entgegen zu arbeiten. Den Arbeitern sollte etwas geboten werden, es sollten ihnen als Mitglieder Anrechte verschafft werden, welche sie weniger leicht geneigt machen würden, durch Nichteinhalten der Beitragszahlung aus dem Verbande zu scheiden und sich damit eines rechtlichen Vorteils zu begeben. Aus demselben Grunde wurde eine staffelförmig steigende Unterstützung vorgesehen, bei welcher mit der Dauer der Mitgliedschaft der Vorteil wächst. Als unmöglich wurde von allen Rednern in der Versammlung vom 25. Februar 1904 die Einführung der Arbeitslosenversicherung angesehen. Eine Angabe von Gründen ist nicht erfolgt, doch liegen die grossen Schwierigkeiten wahrscheinlich in der Fluktuation und in dem Umstande, dass bei dem dauernden Zugang ungelernter Arbeitskräfte der Verband nicht genügend Kontrolle über deren Verbleib im Hafenbetriebe hat.

Der Beitrag der Kasse ist auf wöchentlich 15 Pfennig festgesetzt und ist auch während der Unterstützungsperiode zu zahlen. Die Unterstützungen sind abhängig von der Dauer der Mitgliedschaft und betragen bei einer Beitragsleistung von:

26	Wochen	3	Mk.	pro Woche.
39	„	4	„	„ „
78	„	5	„	„ „
117	„	6	„	„ „

Die Unterstützung kann innerhalb 52 Wochen nur für 13 Wochen geleistet werden. Das Sterbegeld ist ebenfalls von der Dauer der Mitgliedschaft abhängig und beträgt nach ununterbrochener Beitragsleistung von:

26	Wochen	50	Mk.
78	„	60	„
117	„	70	„

Bei dem Tode seiner Frau erhält das Mitglied nach 78wöchiger Beitragsleistung 50 Mk. Der Witwe eines Mitgliedes, welches über 10 Jahre im Verbande war, werden 50 Mk. ausbezahlt[1]).

[1]) Sterbegeld 1904 8350 Mk., Krankengeld 5866,50 Mk.
„ 1905 10530 „ „ 58267,03 „

Die Leistungen der Unterstützungskasse sind im 2. Jahre ihres Bestehens bezüglich der Krankengelder auf das Zehnfache gestiegen, sicher eine Tatsache, die für die Notwendigkeit der Einführung der Kasse spricht. Aber dennoch hat die Kasse nicht den Erfolg gehabt, den man erwartete. Zunächst blieb die Hemmung der Fluktuation aus. In der Periode 1904/05 sind 17848 Arbeiter eingetreten, der Zuwachs am Ende der Periode betrug aber nur 1842, von den Neuaufgenommenen sind mithin 16366 oder mehr als 90% wieder verloren gegangen. Die Ursache dieses mangelnden Einflusses liegt scheinbar in der Konstitution der Kasse selbst. Der § 1 des Statuts verlangt, dass der Arbeiter seine Beiträge zur Verbandskasse regelmässig bezahlt habe. § 2 bestimmt, dass restierende Beiträge und Extrabeiträge bis zu drei Monaten vom Unterstützungsgelde in Abzug gebracht werden. § 3 schliesst ein Mitglied, welches über 3 Monate mit den Beiträgen im Rückstande ist, von der Unterstützung aus. Eventuelle Vergünstigungen kann in jedem Falle nur der Hauptvorstand gewähren. Diese drei Paragraphen schliessen die Nutzniessung dieser Kasse für alle nicht im festen Arbeitsverhältnisse stehenden Arbeiter ziemlich aus. Auf die vielen Beitragsrückstände wurde oben schon hingewiesen. Die Beitragsrückständigen sind aber gerade die im Krankheitsfalle Bedürftigen. Sie bilden das fluktuierende Element. Da sie die Vorteile der Kasse entbehren, wird durch dieses Mittel die Fluktuation nicht gemindert.

Rechtsschutz.

Eine viel wichtigere gewerkschaftliche Institution für den Arbeiter ist die Erteilung von Rechtsschutz. Der Hafenarbeiterverband gewährt jedem Mitgliede unentgeltlichen Rechtsschutz bei Differenzen in seinem Arbeitsverhältnisse, in Streitfällen, welche aus der sozialpolitischen Gesetzgebung entstehen und in den Fällen, wenn ein Mitglied durch Eintreten für Verbandsgrundsätze in den Anklagezustand versetzt wird. Auch der Anspruch auf Rechtsschutz ist von einer dreimonatlichen Mitgliedschaft und regelmässiger Beitragsleistung abhängig. Die Institution des Rechtsschutzes ist zu einem wirksamen Abwehr-

mittel gegen die Übergriffe der Unternehmer geworden. Sie gibt dem Arbeiter einen sicheren Rückhalt und lässt ihm weit eher Vertrauen zur Organisation fassen, als die Unterstützungskasse, weil sie ihm zur Verteidigung seines Rechtes dem Arbeitgeber gegenüber dient.

In den meisten Fällen, in denen in der Periode 1904/05 der Hafenarbeiterverband den Rechtsschutz gewährte, handelte es sich um gewerbliche oder sozialpolitische Streitigkeiten. Von diesen Streitigkeiten wurden durchschnittlich 50% durch das tatkräftige Eingreifen des Verbandes zu gunsten der Arbeiter entschieden. Das ist bei den komplizierten Arbeitsverhältnissen im Hamburger Hafen und dem zähen Widerstande der Unternehmer ein guter Gewinn.

Arbeitersekretariat.

Eine dritte wertvolle gewerkschaftliche Einrichtung im persönlichen Interessen der Arbeiter ist das Arbeitersekretariat. Das Sekretariat wird nicht von einer Gewerkschaft allein unterhalten, sondern von dem lokalen Gewerkschaftskartell. Die Aufgabe des Sekretariats besteht darin, Auskünfte zu erteilen und die Führung von Streitigkeiten mit den Arbeiterversicherungen zu übernehmen. Unter den Auskunftsuchenden stehen die Hamburger Hafenarbeiter an zweiter Stelle, welches wieder ein deutliches Zeichen ist für die Eigenart und Regellosigkeit der Hafenarbeit und den mit ihr verbundenen Gefahren. Dies geht auch aus den erteilten Auskünften hervor. Von 13431 Auskünften z. B. für das Jahr 1906 betreffen allein je ein Drittel davon die Arbeiterversicherung und das bürgerliche Recht. Von der Gesamtzahl (13431) fallen nicht weniger als 23,7% auf Auskünfte in Unfallsachen. Ein grosser Teil hiervon kommt wiederum auf die Gewerkschaft der Hafenarbeiter.

Das Sekretariat hat sich ebenso wie das Rechtsschutz-Reglement der Gewerkschaft in kurzer Zeit die Sympathien der Arbeiter erworben. Der grösste Vorteil liegt darin, dass es völlig unabhängig ist von den gewerblichen Beziehungen zwischen

[1]) Bericht des Arbeitersekretariats von Hamburg-Altona (1907).

Arbeitgeber und Arbeitnehmer. So kann es seine Hauptaufgabe, dem Bestreben der Unternehmer, die Renten zu verringern oder zu verkürzen, entgegen zu wirken, leichter erfüllen. Die Tätigkeit des Sekretariats hat durchweg einen guten Erfolg. Von den zur gerichtlichen Entscheidung gelangten Fällen sind ungefähr die Hälfte günstig ausgelaufen.

Zusammenfassung.

Der ganze Umfang der Tätigkeit des Hafenarbeiterverbandes in Hamburger Hafen sei noch einmal kurz zusammengefasst.

Das erste Ziel seines Strebens, die Erringung der Anerkennung als gleichberechtigte Organisation neben den Arbeitgeberorganisationen, hat der Verband bisher nicht erreichen können. Der Einfluss, den er im Laufe einer guten Konjunktur gewonnen hatte, war nur ein scheinbarer gewesen, wie mit aller Deutlichkeit aus der einseitigen Festsetzung des Schauermannstarifs vom 1. Oktober 1907 hervorging. Diese Erkenntnis rief auf Seiten des Verbandes eine grosse Erbitterung hervor und führte zu der Unbesonnenheit eines Vertragsbruches mit der Arbeitgeberorganisation, wodurch diese einen starken moralischen Rückhalt in der öffentlichen Meinung gewinnen musste. Andrerseits haben die Unternehmer sich durch die einseitige Ausstellung des Tarifs für die künftige Zeit selbst geschädigt, da auf dieser Basis die friedliche Zeit im Hafen nur von kürzerer Dauer sein kann, und der Hafenarbeiterverband durch die Machtstellung der Unternehmerorganisation den Arbeitern gegenüber einen für die Agitation wichtigen moralischen Rückhalt gewonnen hat.

In der Frage des Arbeitsnachweises ist der Hafenarbeiterverband ebenfalls zu keinem Resultate gekommen. Der Arbeitsnachweis liegt gegenwärtig fester als je in den Händen der Unternehmerorganisationen. Auf die Arbeitsvermittlung hat der Verband nie auch nur einen scheinbaren Einfluss gehabt. Ob eine vorurteilsfreiere Beurteilung des Hafenbetriebes zu einer Teilnahme am Arbeitsnachweise hätte führen können, darf als Möglichkeit gelten, ist aber nicht zu bestimmen. Der gegenwärtige Stand der Dinge bietet dem Hafenarbeiterverbande keine

Aussicht auf eine günstige Veränderung. Der Übergang des Arbeitsnachweises in die Hände des Staates wäre ein unglücklicher Ausweg, da eine bureaukratische Regelung der komplizierten Arbeitsverhältnisse im Hafen den Anforderungen nicht gewachsen sein kann und zur Schädigung beider Parteien führen muss.

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Hafenbetriebes haben fast von Jahr zu Jahr eine Aufbesserung erfahren. Hierbei ist das Drängen der Organisation der Arbeiter von grossem Einflusse gewesen. Doch ist keineswegs in dem Nachgeben der Unternehmer eine Schwäche zu sehen, sondern vielmehr die kluge Berechnung, dass eine günstige Geschäftslage eine niedrigere Verzinsung der Arbeitskraft verträgt. Die Lohnbewegungen der Hafenarbeiterschaft also, obwohl erfolgreich, sind bisher niemals Siege über das Unternehmertum gewesen.

Der Kampf gegen die Zwischenunternehmer oder, worauf es dem Verbande besonders ankommt, gegen die selbständigen Stauereien, wird mehr verdeckt, als offen geführt, da der Verband kein wirksames Kampfmittel hat. Eine Boykottbewegung ist bei der festen Kartellierung der Unternehmerschaft ausgeschlossen. Das ganze Vorgehen bleibt innerhalb der Grenzen der Agitation. Das Aufsaugen der selbständigen Stauereibetriebe geschieht unabhängig von dem Streben des Hafenarbeiterverbandes, dem eine neue Grenze gesetzt ist durch die Gründung des Hafenbetriebsvereins.

In dem direkten Kampfe gegen das Unternehmertum ist der Hafenarbeiterverband in allen vier Punkten im Nachteile geblieben. Zwei wesentliche Momente haben aber seine Position gestärkt, 1) die Löhne haben sich zum Teil bedeutend verbessert und damit die Zahlkraft der Mitglieder, 2) die Organisation hat sich im Innern gefestigt, der Zusammenschluss ist enger geworden, dies wurde erreicht durch die Gründung einer Unterstützungskasse, die Gewährung von Rechtsschutz und die Errichtung des Arbeitersekretariats.

Diese Errungenschaften geben der Organisation von selbst die Richtung, nach welcher sie sich künftig zu bewegen hat. Der Zusammenschluss der Arbeiterschaft muss vollendet werden,

nicht durch Zwang, sondern durch den weiteren Ausbau oben genannter Einrichtungen. Hand in Hand mit dieser Festigung muss eine weitsichtigere Politik gehen, die die wirtschaftliche Lage des Arbeiters nicht gegen, sondern durch seine wirtschaftliche Tätigkeit zu heben sucht.

III. Kapitel.

Die Arbeitgeberorganisationen.

Die Arbeitgeberschaft des Hamburger Hafens hat seit dem Siege vom Februar 1897 ihre Macht nicht wieder aus den Händen gegeben. Der Zusammenschluss der Arbeitgeberorganisationen, der damals durch den Eintritt in den Arbeitgeberverband von Hamburg-Altona stattfand, ist bestehen geblieben. Dieser Verband war der erste seiner Art in Deutschland und wurde am 21. April 1890 gegründet zu dem Zwecke, die wirtschaftlichen Interessen in Gewerbe, Industrie und Handel zu wahren gegenüber der Kampflust und Willkür der sozialdemokratischen Gewerkschaften. Die erste Aufgabe, die der Verband sich stellte und glücklich löste, war die Bekämpfung der sozialdemokratischen Maifeier. Durch den strengen Zusammenhang und das konsequente Verhalten der Arbeitgeberverbände ist die Maifeier im Hafenbetriebe immer bedeutungsloser geworden, in letzter Zeit für die Schauerleute durch den Vertrag mit dem Hafenbetriebsverein direkt ausgeschlossen.

Trotz des Anschlusses an den Arbeitgeberverband von Hamburg-Altona fehlte es aber im Hafenbetriebe noch lange an einer geschlossenen einheitlichen Organisation der Arbeitgeber, doch verhinderte die gemeinsame Gefahr, dass der eine Verein auf Kosten des andern lediglich Sonderinteressen verfolgte. Man beobachtete bei den gewerkschaftlichen Bewegungen im Hafen eine stillschweigende Solidarität, die im vergangenen Jahrzehnt zu einer immer grösseren Interessengemeinschaft führte. Der endgültige Zusammenschluss fand dann im Mai 1906 mit der Gründung des Hafenbetriebsvereins statt.

Arbeitgeberorganisation.

Die Organisation der Arbeitgeber im Hafen umfasst fünf grössere Vereine.

1) Der Verein Hamburger Reeder.
2) Verein Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten E. V.
3) Verein der Stauer von Hamburg-Altona von 1886.
4) Verein der Hamburg-Altonaer Ewerführerbaase von 1874.
5) Vereinigung Hamburgischer Quartiersleute.

Der Hafenbetriebsverein setzt sich zusammen aus den Mitgliedern der ersten drei Vereine.

Die Aufgaben der Arbeitgeberorganisationen sind im allgemeinen nach zwei Gesichtspunkten zu teilen. Sie haben erstens die wirtschaftlichen Interessen des Berufs in Politik und Verwaltung zu schützen, zweitens den betriebsfeindlichen Bewegungen der Arbeiterschaft entgegenzutreten. Für den Zweck dieser Arbeit kommt nur der letztere in Betracht.

Die mächtigste Waffe der Gewerkschaft als Kampfesorganisation ist der Streik, das Unternehmertum muss daher auf eine wirksame Abwehr dagegen sinnen. Aber eine gewaltsame Unterdrückung oder Niederwerfung des Streiks genügt nicht. Eine unruhige gährende Arbeiterschaft, die ständig den Fortgang des Betriebes gefährdet, kann nicht viel nützen. Die weitere Aufgabe des Unternehmertums ist daher die Aufrechterhaltung des Friedens und die Bildung eines zuverlässigen Arbeiterstammes. Die natürliche Gegensätzlichkeit in den Zielen der Arbeiter- und der Unternehmerorganisationen machen Reibungen immer unvermeidlich, dennoch haben naturgemäss in einer Hinsicht beide Organisationen dieselbe Aufgabe, sie haben für die Erhaltung des Betriebes Sorge zu tragen, da dieser die Quelle des Lebensunterhaltes für beide ist. Welcher staatlichen oder privaten Reformen das Arbeitsverhältnis künftighin zur endgültigen Lösung dieser Frage bedürfen wird, ist hier nicht zu erörtern, es ist nur zu entscheiden, wie gegenwärtig die Aufrechterhaltung des Betriebes durchgeführt wird.

Die grosse sozialdemokratische gewerkschaftliche Bewegung will von einer Gemeinsamkeit der Interessen nichts wissen. Der

Unternehmer bleibt der Ausbeuter und der Arbeiter der Lohnsklave. Einen besonders schroffen Standpunkt nimmt das Gewerkschaftsorgan des Hafenarbeiterverbandes „Der Hafenarbeiter" ein. Zwischen Kapital und Arbeit wird ein unversöhnlicher Gegensatz konstruiert. Agitation und Tendenz erlauben keine Vermittlung und keine Mittelstellung. Die kapitalistische Produktionsweise wird bei den Arbeitern mit allen Mitteln miskreditiert. Die kollektive Produktion soll den Arbeitern das Heil bringen. Der Arbeiter, der immer von neuem durch Vorträge und Lektüre in diesen Ideenkreis hineingezogen wird, kann an der Erhaltung eines kapitalistischen Betriebes kein Interesse gewinnen. Aus diesem Grunde sind die sich immer wiederholenden Klagen der Arbeitgeber über Nachlässigkeit und Minderleistung zu verstehen. Die dem Arbeiter anerzogene Nachlässigkeit und Gleichgültigkeit dem Betriebe gegenüber, wird neuerdings aber auch systematisch zur Anwendung gebracht unter der Bezeichnung einer „passiven Resistenz". Der Erfolg, den damit die österreichischen Eisenbahner erreicht haben, ist in der gesamten Gewerkschaftspresse, nicht zuletzt im „Hafenarbeiter" jubelnd kommentiert worden. Diese jubelnde Zustimmung des „Hafenarbeiters" ist begründet, denn die passive Resistenz ist nirgends leichter und vorteilhafter anzuwenden, wie im Transportgewerbe. [1]).

Mit einer Arbeiterschaft, die in diesem Sinne geleitet wird, die an der Erhaltung des Betriebes in keiner Weise teilnehmen will, kann der Unternehmer nicht friedlich auskommen. Schon diese Grundbedingung des wirtschaftlichen Schaffens, die Erhaltung des Betriebes, bringt ihn in Gegensatz zu den Arbeitern. Die Verantwortung für den Bestand des Unternehmens ruht allein auf seinen Schultern. Der Betrieb muss durchgeführt werden gegen den Willen der Arbeiter, mögen diese sich einzeln dieses Willens bewusst sein oder nicht, der Wille findet seinen Ausdruck in der sozialistischen Leitung, der sie unbedingt Folge leisten. Dieser Widerwille der Arbeiterschaft macht jedes patriarchalische Arbeitsverhältnis unmöglich. Das hat eine ge-

[1]) Der Hafenarbeiter, Hamburg, 26. Oktober 1907.

wisse Rücksichtslosigkeit des Unternehmers zur Folge, der die Zahl seiner Arbeiter, wie es der Betrieb fordert, vermehrt oder vermindert, ohne Rücksicht auf ihre Existenz. Dieser Rücksichtslosigkeit setzt das Interesse an der Erhaltung des Betriebes aber selbst wiederum Schranken. Um die Durchführung des Betriebes zu sichern, muss der Unternehmer sich einen festen Stamm Arbeiter schaffen. Dies sucht er zu erreichen durch Vergünstigungen und Wohlfahrtseinrichtungen, die im Stande sind, die soziale Lage der Arbeiter zu verbessern. Ein derartiges Vorgehen steht im schärfsten Gegensatze zu den Bestrebungen der Gewerkschaft. Im sozialen Felde wird hier ein harter Kampf zwischen Betrieb und Gewerkschaft geführt.

Streikabwehrmittel.

Bis zur planmässige Sicherung eines Arbeiterstammes begnügten sich die Unternehmer mit Abwehrmitteln verschiedener Art. Die Unternehmerschaft des Hamburger Hafens ist frühzeitig in der für sie günstigen Lage gewesen, dem Streben der Arbeiterorganisationen nachdrücklichst entgegen zu treten. Diese günstige Lage war eigentlich nur durch die gewaltige Übermacht des Kapitals bedingt, eine straffere Organisation der Gegenwehr war nicht vorhanden. Einzelne Arbeitgeberverbände zeigten allerdings schon eine bemerkenswerte Festigkeit und Geschlossenheit, so z. B. der Verein der Ewerführerbaase von 1874, welchem es gelang, die ziemlich starke Organisation der Ewerführer nach erfolglosem Streik im Jahre 1890 zu sprengen und unter ihren Arbeitsnachweis zu zwingen. Einen Fortschritt in der Arbeitgeberorganisation brachte der Anschluss an den Arbeitgeberverband von Hamburg-Altona, doch behielt jeder Berufsverein in seinen eigenen Angelegenheiten völlige Freiheit. Dennoch waren die Streikabwehrmittel fast überall dieselben. Mit Ausnahme des Vereins der Importeure englischer Kohlen, welcher gleich nach dem Streik 1897 eine Zwangskasse für die schwarzen Schauerleute gründete, beschränkte sich die Taktik der Unternehmer auf Aussperrungen, Massregelungen, Beschaffung Arbeitswilliger. Seit der Einführung des Maistreiks wurde dieser im

Hamburger Hafen durch eine mehrtägige Aussperrung beantwortet. Im übrigen war die Massenaussperrung anfangs nicht Gebrauch, bis im Frühjahr 1907 der Hafenbetriebsverein die ca. 3000 Schauerleute aussperrte, welche die Nachtarbeit verweigerten. Eine Massenaussperrung aller Hafenarbeiter ist bisher noch nicht vorgekommen, trotz der dauernden Lohnbewegungen der einzelnen Mitgliedschaften des Hafenarbeiterverbandes. Eine solche Aussperrung ist auch kaum denkbar wegen der schweren Schädigung des deutschen Handels und der ungeheuren Unkosten, welche die Beschaffung Arbeitswilliger verursachen würde.

Eine wichtige Rolle haben lange Zeit im Hafen zwei andere Massnahmen, die Massregelung und die Aufstellung sog. schwarzer Listen, gespielt. Von der Massregelung wird auch gegenwärtig noch viel Gebrauch gemacht, doch die Wirksamkeit dieses Mittels ist fraglich. Wird sie angewandt gegen einzelne agitatorisch tätige Elemente in der Arbeiterschaft, so finden diese Gemassregelten dann meistens eine Stelle im Dienste der Gewerkschaft oder es wird auf andere Weise für sie gesorgt. Eine Massregelung grossen Stils nach verlorenen Streiks ist nur geeignet eine tiefe Erbitterung unter den Arbeitern hervorzurufen, ohne ihre Forderungen zurückhalten und ruhige Zustände herbeiführen zu können. Die systematische Massregelung durch die Führung schwarzer Listen ist nur möglich für Betriebe, die den Arbeitsnachweis absolut beherrschen. Das ist allerdings im Hafen der Fall, aber von dauernden Nutzen ist auch diese Massnahme nicht. Sie hat Erbitterung und Arbeitsunwilligkeit bei allen Arbeitern zur Folge, ob sie davon betroffen sind oder nicht; das Gemeinschafts- und Billigkeitsgefühl wird schwer gekränkt. Unwirksam ist dies Mittel für alle Berufszweige des Hafens auch, weil die schwankende Nachfrage nach Arbeitskräften eine genaue Auswahl der Gelegenheitsarbeiter und Tagelöhner vielfach unmöglich macht. Die Leute werden in den Wirtschaften und auf der Strasse angenommen vom Vizen, eine weitere Kontrolle wird vorerst nicht geübt. Ein grosser, nicht zu unterschätzender Nachteil der schwarzen Listen ist ihre grosse

agitatorische Bedeutung für die Gewerkschaft, welche bei jeder Gelegenheit auszunutzen ist.

Ein anderes Streikabwehrmittel, die Beschaffung Arbeitswilliger, so wichtig sie ist, ist für den Unternehmer doch nur ein Aushülfsmittel. Das Ersatzmaterial an Arbeitskräften in Streikfällen, wie z. B. beim letzten Schauermannsstreik, ist durchaus nicht als genügend zu bezeichnen. Einen grossen Teil der Arbeitswilligen liefern die nicht gewerkschaftlich organisierten englischen Arbeiter. Die Verfassung, in der diese Leute hier ankommen, ist jammervoll. Verwahrlost und ausgehungert, ist das erste was sie verlangen Essen, Essen und nochmals Essen. Sind sie gesättigt, so kann am nächsten Tage die Arbeit angehen, wenn sie nicht doch vorziehen, wieder in ihre Heimat zurückzukehren. Dann muss die Gesellschaft sie wieder unentgeltlich zurückbefördern, wie sie sie herbeförderte. Es kamen beim letzten Schauermannsstreik aber auch gewerkschaftlich organisierte Arbeiter von England. In dem klassischen Lande der Arbeiterbewegung nahm man nicht nur keine Notiz von dem Streikbrecherexport, sondern auch den eigenen Mitgliedern wurde die Annahme der Arbeit in Hamburg nicht untersagt. Erst auf den Einspruch einer Delegation der Hamburger Hafenarbeiter hin hat die englische Gewerkschaft zum Hamburger Streik Stellung genommen.

Das Anwerben Arbeitswilliger seitens der Reedereien geschieht durch Agenten, von der Gewerkschaft „Ballinagenten“ genannt, die in den betreffenden Städten Werbebureaux errichten, z. B. in Antwerpen, London usw. Die Angenommenen werden zur Nacht- oder Morgenzeit, um sie vor Belästigungen zu schützen, aufs Schiff gebracht und nach Hamburg transportiert. In der Verteilung dieser Arbeitskräfte liegt für die Reedereien eine neue Schwierigkeit, da die besseren Elemente darunter, besonders die englischen Organisierten, sich weigern, mit den anderen zusammen zu arbeiten. Untergebracht werden die Arbeiter in Logierschiffen oder Lagerschuppen, um sie am Entweichen zu hindern und vor Gewalttätigkeiten der Streikenden zu schützen.

Dies System der Beschaffung Arbeitswilliger hat viele grosse Mängel. Es ist leicht möglich, dass für die Zukunft der Ersatz an europäischen Arbeitern für den Streikfall ausbleibt, da die sozialdemokratische Organisation gerade unter den nicht gewerkschaftlich organisierten Arbeitern Englands grosse Fortschritte macht. Der vielerwogene Import asiatischer Arbeitskräfte dürfte für immer an dem Widerstande des Staates scheitern. In jedem Falle sind zur Herbeischaffung Arbeitswilliger beträchtliche Mengen Geldes erforderlich, welches die Anwendung dieses Mittels in schlechteren Zeiten unmöglich machen kann. Nach Beendigung des Streiks hat der Unternehmer daraus ebenfalls keinen Vorteil. Er hat keine Veranlassung die minderwertigen Arbeitskräfte zu behalten. Daher schiebt er sie wieder ab und nimmt soweit angängig seine alten fähigeren Arbeiter wieder in Dienst. Die Beschaffung von Arbeitswilligen ist wohl geeignet die Forderungen der Arbeiter abzuweisen, ist aber nicht im stande, ruhige und geordnete Zustände herzustellen. Gelingt es dem Unternehmertum einheimische Arbeitswillige heranzuziehen, die brauchbar und zuverlässig sind, so sucht er diese fester an seinen Betrieb zu fesseln, was ihm um so leichter gelingt, als die in Frage kommende Gewerkschaft, wie in Kapitel 2 schon erwähnt wurde, lediglich im Interesse ihres Bestandes die Leute nur widerwillig aufnimmt. Diese Arbeitswilligen ermöglichen den Unternehmern des Hafens die neue Art des Arbeitsverhältnisses, das Kontraktsystem.

Auswahl der Arbeitskräfte.

Bevor der Unternehmer zum Kontraktsystem übergeht, hat er noch zwei andere Wege, um sich mit der Arbeiterschaft auseinanderzusetzen. Diese beiden Möglichkeiten sind die Auswahl der Arbeitskräfte und der Lohnvertrag.

Die Auswahl der Arbeitskräfte wird auf zweierlei Art betrieben, durch die Einstellung von Lehrlingen und durch den Arbeitsnachweis.

Die Lehrlingsfrage tritt für den Betrieb des Hamburger Hafens vollständig in den Hintergrund. In den meisten Fällen ist die Arbeit ungelernte, reine Muskelarbeit, die Einstellung

eines Lehrlings also ausgeschlossen. Die Ewerführerei, die als Schiffergewerbe Gelegenheit zum Anlernen von Lehrlingen bietet, macht davon ebenfalls immer weniger Gebrauch wegen der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Diese Abneigung wird noch verschärft durch die Chikanierung seitens der Gewerkschaft, welche in der minderbezahlten Lehrlingsarbeit eine Konkurrenz für den Vollarbeiter sieht.[1]) Um allen Reibereien aus dem Wege zu gehen, stellt der Arbeitgeber entweder gar keine Lehrlinge ein, oder er nimmt statt dessen sogenannte jugendliche Arbeiter, die mit der leichteren Arbeit beschäftigt werden. Die Heranziehung tüchtiger Arbeiter durch einen festen Lehrlingsstamm ist im Hamburger Hafen durchweg nicht möglich.

Arbeitsnachweis.

Desto erfolgreicher bedient sich die Unternehmerschaft des Arbeitsnachweises. Die fünf bedeutendsten Arbeitsnachweise waren bis 1906 der Arbeitsnachweis

1) des Vereins Hamburger Reeder,
2) der Hamburg-Amerika-Linie,
3) der Firma Rob. M. Slomann jr.,
4) der Stauereibetriebe von Hamburg-Altona,
5) des Vereins der Ewerführerbaase von 1874.

Seit 1907 ist die Arbeitsvermittlung der Stauereibetriebe in die Hände des Hafenbetriebsvereins übergegangen. Wie umumschränkt die Macht dieser Arbeitsnachweise ist, geht daraus hervor, dass die entsprechenden Mitgliedschaften des Hafenarbeiterverbandes überhaupt keinen Arbeitsnachweis besitzen. Diese absolute Beherrschung des Arbeitsnachweises rechtfertigt sich aus der betriebsfeindlichen Taktik der Gewerkschaften, welche anderen Falls durch Einstellung ungeeigneter Arbeiter den gesamten Hafenverkehr zu lähmen im Stande wären. Andrerseits dient der Nachweis der Hafenunternehmer nicht allein der friedlichen Arbeitervermittlung, sondern er ist eine mächtige Waffe im Kampfe gegen die Gewerkschaft und ein wichtiges

[1]) Protokoll der Ewerführer.

Mittel zur Auswahl der Arbeitskräfte. Jederzeit können unbequeme Arbeiter fern gehalten werden und ein vollgültiger Ersatz dafür eingesetzt werden. Bei Streiks und Aussperrungen ist eine genaue Kontrolle über die Teilnehmer möglich und deren ferneres Schicksal in die Macht des Nachweises gegeben. Die Arbeiter selbst bezeichnen die Nachweisbureaux als Massregelungsbureaux, eine Bezeichnung, die von ihrem Standpunkte aus durchaus zutreffend ist. Wenn es den Hamburger Hafenunternehmern gelingt, ihr System des Arbeitsnachweises auf alle übrigen Häfen Deutschland zu übertragen, dann kann die Kontrolle für die Arbeiter verhängsvoll werden[1]). Bis jetzt hat das Bestreben des Arbeitgeberverbandes noch nicht zu dem gewünschten Resultate geführt, doch ist durch den Zusammenschluss der Arbeitgeberverbände Hamburgs, Lübecks, Schleswig-Holsteins und der Hannöverschen Unterelbe ein wichtiger Schritt in dieser Angelegenheit und in der Arbeitgeberorganisation überhaupt getan[2]).

Lohntarif.

Von allen Mitteln, die der Aufrechterhaltung des Friedens zwischen Arbeitgebern und Arbeitern dienen, ist der Tarif- und Lohnvertrag den Gewerkschaften das Vorteilhafteste. Bei diesen Verträgen fallen für die Arbeiter weniger eventuelle Lohnerhöhungen ins Gewicht, als die durch den Vertrag bedingte Anerkennung der Organisation. Obgleich von einer wirklichen Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisation, wie oben schon ausgeführt wurde, im Hamburger Hafen keine Rede sein kann, schliessen doch seit einer Reihe von Jahren die Arbeitgebervereine mit den Arbeitervereinen Verträge ab. Diese Verträge sind beiderseits für die festgesetzte Zeit gültig und alle

---

[1]) Arbeitsnachweiskonferenz zu Hamburg, 22. August 1903.

[2]) Folgende Zahlen mögen als Beispiel für die Beteiligung der Hafenarbeiter am Arbeitsnachweise des Arbeitgeberverbandes dienen. Von über 140 000 Arbeitsvermittlungen im Jahre 1905 entfallen über die Hälfte ca. 80 000 allein auf den Hafenbetrieb. Von diesen 80 000 Einstellungen kommt wiederum die Hälfte, über 40 000, auf die Hamburg-Amerika-Linie. Im gleichen Verhältnisse stehen die Zahlen anderer Jahre zu einander.

Streitigkeiten über Tariffragen sind vom Gewerbegerichte zu schlichten. Das schiedsrichterliche Amt des Gewerbegerichts steht bei den Unternehmern aber nicht in besonderem Ansehen, da ihm vielfach eine gewisse parteiliche Neigung zu gunsten des „wirtschaftlich Schwächeren" vorgeworfen wird. Wie weit dieser Tadel zutrifft, ist gegenwärtig nicht zu sagen, es lässt sich aber konstatieren, dass in vielen Streitfällen der Arbeitgeber tatsächlich den Forderungen des Arbeiters nachgibt, ohne das Gewerbegericht anzurufen. Ein grosser Teil dieser Streitfälle hat seine Ursache in der unüberwachten Arbeit, die dem Arbeitgeber die Kontrolle unmöglich macht und ihn betreffs der Arbeitsleistung und der Überstundenarbeit auf die Wahrhaftigkeit der Aussagen des Arbeiters angewiesen sein lässt.

Der Lohntarifvertrag hat sich im Hafen allgemein Gültigkeit verschafft. Doch scheint es, als ob man auf beiden Seiten bei Abschluss des Vertrags sehr vorsichtig zu Werke gehe und ängstlich vermeide, sich in zu enge Grenzen zu binden. Bestimmungen über das Zusammenarbeiten von Organisierten und Nichtorganisierten sind meistens nicht vorhanden, da der Hafenarbeiterverband keine Macht hat, seine Forderung durchzusetzen. Ebensowenig sind in den Verträgen Bestimmungen über Streiks und Aussperrungen, sowie Einstellungen und Entlassungen vorhanden. Die Verträge sind lediglich Lohntarifvereinbarungen und sollen im übrigen den Unternehmern und Arbeitern freie Hand lassen. Der Hafenarbeiterverband hat darin einen grossen Vorteil, da eine grosse Zahl der Hafenarbeiter in Tagelohn ohne Kündigung, besonders die Ewerführer, arbeitet und die Arbeiter somit für den Streikfall unbedingt und augenblicklich zur Verfügung stehen.

Bei der wichtigsten Kategorie der Hafenarbeiter, bei den Schauerleuten liegen die Verhältnisse etwas anders. Am 11. März 1906 hatten die Schauerleute mit dem Verein Hamburger Reeder, der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten E. V. und dem Verein der Stauer von Hamburg - Altona einen Lohntarifvertrag nach allgemeinem Muster abgeschlossen, welcher nach Gründung des Hafenbetriebsvereins auch von diesem unterzeichnet wurde. Dieser Tarif wurde durch die Verweigerung der

Nachtarbeit von den Schauerleuten willkürlich durchbrochen nachdem er kaum 2 Monate in Gültigkeit war. Dieser schwere taktische Fehler der Verbandsleitung hatte für die Schauerleute die nachteiligsten Folgen. Der Streik ging verloren, die Kasse wurde nahezu erschöpft und zwei wichtige Verpflichtungen wurden ihnen auferlegt:

1) Zusammenarbeiten mit Nichtorganisierten.
2) Unterlassung jeder Störung in der Annahme von Kontraktarbeitern.

Diesem Tarifbruche der Mitgliedschaft der Schauerleute folgte im Herbste 1907 der Vertragsbruch des Hafenarbeiterverbandes. Beide Verfehlungen waren der neuen Taktik der Arbeitgeber günstig.

Kontraktarbeit.

Schon im Frühjahr 1906 mit der Gründung des Hafenbetriebsvereins hatte sich ein Umschwung in der Taktik der Unternehmer des Hafens vollzogen. Mit Aussperrungen und Massregelungen war man nicht zu einem befriedigenden Ziel gekommen. Zunächst konzentrierte man nur die Arbeitsnachweise der verschiedenen Stauereibetriebe in einer Hand, um Angebot und Nachfrage besser regeln und ständig darüber orientiert sein können. Diese Konzentration bedeutete eine nicht geringe Stärkung der Arbeitgeberposition, welche von der Leitung des Hafenarbeiterverbandes wohl erkannt und durch eine heftige Agitation gegen den Nachweis zum Ausdruck gebracht wurde. Als dann im Frühjahr 1907 der Streik zum Ausbruch gekommen war, unternahmen die Arbeitgeber von ihrer festen Stellung aus einen weiteren Vorstoss gegen den Hafenarbeiterverband durch die Einführung des Kontraktsystems und einer damit verbundenen Spar- und Unterstützungskasse. Dieses Kontraktsystem ist auf dem Gebiete gewerblicher Arbeit durchaus neu, da der Verein selbst Arbeitgeber ist, und für die sämtlichen einzelnen Arbeitgeber aber als gemeinsamer Kontrahent auftritt. Dieses System ist in seinen rechtlichen Beziehungen noch nicht klar gestellt. Das Hamburger Gewerbegericht

hält sich für unzuständig zwischen Kontraktarbeitern und Verein, weil der letztere nicht Gewerbetreibender ist, und das Gesetz diese Sondergerichte nur für gewerbliche Streitigkeiten zwischen Arbeitern und ihren Arbeitgebern eingesetzt hat. Klagen aus dem Arbeitsverhältnis zwischen Kontraktarbeitern und den Stauereibetrieben, die sie beschäftigen, hält das genannte Gericht überhaupt für unzulässig, weil diese Arbeiter zu den Betrieben „in keinerlei Vertragsverhältnis stehen". Nach Ansicht des Hafenbetriebsvereins „besteht zwischen dem Kontraktarbeiter und dem Stauereibetrieb, dem er vom Verein zugewiesen ist, ein mit dem Augenblick des Eintritts zustandegekommener, ungeschriebener, aber nichts destoweniger echter Arbeitsvertrag, denn der Arbeiter schulde dem Betriebe seine Arbeit, die dieser in Empfang nehme, und der Betrieb schulde dem Arbeiter den Lohn. Dieser eigentliche und stillschweigende Arbeitsvertrag empfange seinen Hauptinhalt aus dem Kontrakt, den der Arbeiter mit dem Verein geschlossen. Der Kontrakt mit dem Verein ist nach dieser Auffassung kein Arbeitsvertrag, sondern ein Arbeitsvermittlungs- und Arbeitsgarantievertrag. Danach würden für Streitigkeiten zwischen Kontraktarbeiter und Betrieb die Gewerbegerichte, für solche mit dem Vereine die ordentlichen Gerichte zuständig sein, die letzteren aber praktisch kaum in Betracht kommen, da es sich immer wohl nur um Streitigkeiten aus dem eigentlichen Arbeitsverhältnisse handeln kann." Welche Stellung die Gerichte zu dieser Streitfrage künftig nehmen werden, ist für die Hafenunternehmer äusserst wichtig, da mit der Ungültigkeit des Vertragsverhältnisses zwischen Arbeiter und Betrieb die ganze Aktion der Unternehmer einen Schlag ins Wasser bedeutet.

In ihrem Bestreben, einen festen, zuverlässigen Arbeiterstamm zu schaffen, bringen die Hafenunternehmer drei Mittel in Anwendung. Sie suchen ihr Ziel zu erreichen

1) durch hohen Lohn bei längerer Kündigungsfrist,
2) durch Gründungen von Kassen und Wohlfahrtseinrichtungen,
3) durch Unterstützung der gelben Gewerkschaft,

Der Tagelohn des Kontraktarbeiters ist von 4,80 Mk. auf 5 Mk. erhöht worden, sodass ihm der Hafenbetriebsverein ein Mindesteinkommen von 30 Mk. pro Woche garantiert. Die Kündigungsfrist ist auf einen Monat festgesetzt. Die übrigen Neuerungen des Tarifs sind für Tagelöhner und Kontraktarbeiter gleich. Doch ist die Stellung des Kontraktarbeiters auch insofern günstiger, als seine Arbeitsgelegenheit sicher ist. Ausserdem ist der Kontraktarbeiter verpflichtet der Spar- und Unterstützungskasse des Vereins beizutreten. Der Hafenarbeiterverband hat seine Mitglieder von der Eingehung des Kontraktverhältnisses mit allen Mitteln abgehalten. Von den 2248 Arbeitern, die vom März bis Dezember 1907 in Kontrakt arbeiteten, waren die weitaus meisten zugezogene. Dem Berichte des Hafenbetriebsvereins zufolge hat neuerdings die Zahl einheimischer Kontraktarbeiter zugenommen, ein Vorgang, der auf die verschlechterten Verdienstverhältnisse durch den Rückgang der Konjunktur zurückzuführen ist. Die Durchschnittszahl der monatlich in Kontrakt beschäftigten Arbeiter ist ca. 1250, die Höchstzahl wurde im November 1907 mit 1296 Kontraktarbeitern erreicht.

Kassen- und Wohlfahrtseinrichtungen.

Die Spar- und Unterstützungskasse des Hafenbetriebsvereins ist in Anlehnung an die um zehn Jahre älteren Kassen des Vereins der Importeure englischer Kohlen geschaffen. Diese Kassen wurden nach dem Streik 1897 gegründet und sind Zwangskassen, da nur die schwarzen Schauerleute Beschäftigung finden, die diesen Kassen beitreten. Die Einstellung geschieht auf gegenseitige vierwöchentliche Kündigung. Unter diesen Kassen sind besonders zwei aufzuführen, die Spar- und Unterstützungskasse der Firma F. Westphal & Co., Abteilung Stauerei, und die Spar- und Unterstützungskasse der Firma H. W. Heidmann.

F. Westphal & Co.

Der Zweck der Kasse der Firma F. Westphal & Co. ist laut Statut, den Mitgliedern in allen Fällen Unterstützung zu

[1]) Jahresbericht des Hafenbetriebsvereins über das Jahr 1907.

gewähren, wo die Leistungen der reichsgesetzlichen Kassen nicht ausreichen. Mitglieder können nur die Schauerleute der Firma sein, und sie sind verpflichtet, alle für die Firma eintreffenden Schiffe zu bearbeiten. Die Altersgrenze für die Aufnahme in die Kasse ist das vollendete 40. Jahr.

Die nötigen Mittel zur Bestreitung der der Kasse obliegenden Aufgaben werden durch Einbehaltung von Lohn bis zu einer Gesamtsumme von 150 Mk. pro Mitglied beschafft. Zur Deckung der von der Kasse an ihre Mitglieder zu zahlenden Unterstützungen dienen

1) die Zinsen auf die einbehaltenen Beträge,
2) der jährliche Beitrag der Firma F. Westphal & Co., welcher dem vierfachen Betrage der Zinsen gleichkommt,
3) die Zinsen auf das etwa sonst (ausser den einbehaltenen Beträgen) angesammelte Kapital,
4) freiwillige Beiträge der Firma, oder sonstige Zuwendungen und Strafgelder.

Reichen diese Mittel zur Deckung der bewilligten Unterstützungen nicht aus, so kann das aus den belegten Geldern angesammelte Kapital angegriffen werden, doch ist der Inhaber der Firma F. Westphal & Co. verpflichtet, einen Zuschuss zur Kasse in gleicher Höhe zu leisten.

Die Führung der Kasse liegt in den Händen der Generalversammlung und des Vorstandes. Der Generalversammlung wohnt ein Vertreter der Firma ohne Stimmberechtigung bei. Die gefassten Beschlüsse und die Wahl des Vorstandes bedürfen der Bestätigung des jeweiligen Inhabers der Firma. Nach zweimaliger Ablehnung des gewählten Vorstandes macht die Firma einen Wahlaufsatz von 15 Mitgliedern, aus dem die Generalversammlung zu wählen hat. Der Vorstand besteht aus 5 Mitgliedern der Kasse und wird auf 1 Jahr gewählt. Zur Vorstandssitzung muss ein Vertreter der Firma zugegen sein, dem das Vetorecht gegen die Beschlüsse zusteht. Der Vorstand der Kasse hat auch Wünsche und Beschwerden der Mitglieder der Kasse in ihrem Arbeitsverhältnisse entgegen zunehmen und, wenn sie begründet sind, der Firma vorzutragen.

In Krankheitsfällen werden den Mitgliedern nach der Schwere der Krankheit und der Grösse der Familie Unterstützungen von 5—10 Mk. pro Woche gewährt. Die Unterstützungen können auch weiter gewährt werden, wenn das Mitglied nach überstandener Krankheit noch arbeitsunfähig ist. Beim Tode eines Kassenmitgliedes sind der Frau, falls Kinder da sind 1,50—10 Mk. pro Woche für die Dauer eines Jahres auszubezahlen. Nach Ablauf dieser Zeit wird der Frau resp. den Erben das Guthaben des Mitgliedes ausbezahlt. Bei sofortiger Auszahlung wird keine Unterstützung gewährt. An durch Alter arbeitsunfähig gewordene Mitglieder kann ausnahmsweise Unterstützung gezahlt werden, wenn die Mittel der Kasse es ohne Behinderung des Hauptzweckes erlauben.

Der Vorstand der Kasse kann die Mitglieder wegen Verstosses gegen die Statuten, Übertretung der Arbeitsordnung und Ungehörigkeiten im Arbeitsverhältnisse mit Geldstrafen bis zu 10 Mk. und Ausschluss aus der Kasse bestrafen. Der Inhaber der Firma F. Westphal ist aber zur sofortigen Entlassung eines Mitgliedes der Kasse unter Einbehaltung seines Guthabens berechtigt,

1) wenn der Arbeiter ohne Erlaubnis Feierabend macht,
2) wenn er ohne Erlaubnis von der Arbeit fernbleibt,
3) bei Überschreitung des Urlaubs,
4) bei verspäteter Meldung von Krankheitsfällen und
5) wenn er sich der Widersätzlichkeit oder Trunkenheit während der Arbeit, des Diebstahls, der Hehlerei, des Betrugs, Unterschlagungen oder anderer unehrenhafter Handlungen schuldig macht.

Vor Entlassung eines Arbeiters hat der Inhaber der Firma mit dem Vorstande über die Angelegenheit Rücksprache zu nehmen.

Die Statuten der Kasse sind gleichzeitig für das Arbeitsverhältnis zwischen der Firma F. Westphal & Co. und den einzelnen Mitgliedern massgebend.

H. W. Heidmann.

Ähnlich wie die Kasse der Firma F. Westphal & Co. sind auch die Kassen der andern Kohlenimportfirmen, wie Possehl, O. L. Eichmann, Sauber Gebr. usw. eingerichtet. Eine Ausnahme macht die Spar- und Unterstützungskasse der Firma H. W. Heidmann. Diese Kasse umfasst nicht allein die schwarzen Schauerleute, sondern auch die übrigen Arbeiter der Firma: Die Schauerleute sind gezwungen der Kasse beizutreten, für die anderen Arbeiter besteht keinerlei Zwang. Dennoch sind von ca. 300 Arbeitern 100 freiwillig in der Kasse neben 66 Schauerleuten. Der Zweck der Kasse ist, den Mitgliedern, resp. ihren Familienangehörigen in allen Fällen der Not Unterstützungen zu gewähren. Reichen die Mittel der Kasse aus, können auch an durch Alter arbeitsunfähig gewordene Mitglieder Unterstützungen bezahlt werden. In dem Statut ist weiter bestimmt, dass Geld zur kolonieweisen Erbauung von Häusern in geeigneter Gegend den Mitgliedern gegen hypothekarische Sicherheit geliehen werden soll, doch ist dies Recht bisher noch nicht zur Ausführung gelangt.

Als Mitglieder können nur solche Arbeiter in die Kasse aufgenommen werden, die während der letzt voraufgegangenen 12 Monate bei der Firma beschäftigt gewesen sind. Über 30 bis 40 Jahre alt, können die Arbeiter nur durch Majoritätsbeschluss der Generalversammlung aufgenommen werden.

Der Vorstand der Kasse wird von den Mitgliedern in der Generalversammlung auf ein Jahr gewählt und besteht aus 7 Personen. Den Vorsitz führt ein Mitinhaber der Firma H. W. Heidmann, welcher alle gefassten Beschlüsse zu protokollieren hat und die gewählten Vorstandsmitglieder ablehnen und sofortige Neuwahl verfügen kann. Die Firma ernennt aus den Vorstandsmitgliedern einen Obmann und dessen Stellvertreter. Die Wahl erfolgt mittelst Stimmzettel und zwar haben die Platzleute und Kutscher 3 Vertreter, die Schauerleute 2, die Ewerführer und Maschinisten je 1 Vertreter. Ausser der Verwaltung der Unterstützungsgelder hat der Vorstand unter den Arbeitern für Innehaltung der von der Firma festgesetzten Arbeits-

ordnung zu sorgen und Beschwerden der Mitglieder sowohl hinsichtlich ihrer Ansprüche an die Kasse, als auch in ihrem Arbeitsverhältnisse zur eventuellen Weitergabe an den entsprechenden Firmeninhaber entgegenzunehmen. Wegen Verstosses gegen die Statuten, Übertretung der Arbeitsordnung und Ungehörigkeit im Arbeitsverhältnisse kann der Vorstand Geldstrafen und Ausschluss aus der Kasse verfügen.

Die Unterstützungen werden in verschiedener Höhe, je nachdem, ob der Arbeiter verheiratet ist oder nicht und ob im ersteren Falle Kinder vorhanden sind, gewährt. Die Minimalkrankenunterstützung des kinderlosen verheirateten Arbeiters beträgt 3,50 Mk. pro Woche, die Maximalsumme für einen verheirateten Arbeiter mit 1 Kinde 10,50 Mk., für jedes weitere Kind wird wöchentlich 1,40 Mk. hinzubezahlt, sodass eine Familie mir vier Kindern, deren Ernährer ins Krankenhaus überführt werden musste, mit 14,70 Mk. wöchentlich unterstützt wird. Beim Tode des Mannes erhält die Witwe, die Mutter von Kindern ist auf ein Jahr eine Rente von wöchentlich 7,50 bis 10 Mk. Nach Ablauf des Jahres wird das Guthaben des Mannes ausbezahlt. Sehr wichtig ist die Unterstützung, die die Kasse den Frauen der Mitglieder in den Fällen von Entbindung und Krankheit gewährt. Bei Entbindungen zahlt die Kasse für 14 Tage je 1,75 Mk. Ist Pflege notwendig, so wird auf Veranlassung der Kasse durch den Hauspflegeverein in Hamburg eine zuverlässige Frau zur Führung des Hausstandes und zur Pflege der Wöchnerin gestellt, wofür der Hauspflegeverein laut Kontrakt 1 Mk. täglich erhält, die 75 Pfennige verbleiben dem Mitgliede zur Beköstigung der Wärterin. Bei Tag- und Nachtpflege erhält der Verein 1,50 Mk. pro Tag und das Mitglied 25 Pfennig. Dauert die Pflege länger als 14 Tage, so hat in allen Fällen das Mitglied die Hälfte der Kosten zu tragen. Durch Krankheit geschwächte Frauen und Kinder der Mitglieder können auf Vorstandsbeschluss Landaufenthalt erhalten, wenn das ärztlicherseits befürwortet wird. In der Regel werden 4 Wochen bewilligt und wird für die Frau pro Woche 14 Mk. und für ein Kind 7 Mk. bezahlt und der Fahrpreis vergütet.

Eventuelle Verlängerungen des Landaufenthaltes müssen vom Arzte für notwendig befunden werden.

Die notwendigen Geldmittel werden durch Beiträge der Mitglieder und durch einen Zuschuss der Firma in der Höhe eines bestimmten Prozentsatzes des jährlichen Reingewinnes aufgebracht. Die Beiträge der Schauerleute betragen 0,50 bis 1,00 Mk. per Dampfer. Die übrigen Mitglieder bezahlen bis zu einem Verdienste pro Woche von

20—25 Mk.	0,50 Mk.
25—30 „	1,00 „
30—33 „	2,00 „
33 und darüber	3,00 „

Die Mitglieder der Kasse können von der Firma nur nach voraufgegangener 14tägiger Kündigung aus dem Betriebe entlassen werden, wie auch diese zu einer 14tägigen Kündigung verpflichtet sind. Sofortige Entlassung erfolgt aus dem Betriebe mit Ausschluss aus der Kasse, wenn ein Mitglied sich eines unerlaubten Feierabends, einer Urlaubsüberschreitung, der Widersetzlichkeit, Trunkenheit, des Diebstahls, Betrugs usw. schuldig gemacht.

Hafenbetriebsverein.

Die Spar- und Unterstützungskasse des Hafenbetriebsvereins, die nach diesem Vorbilde ins Leben gerufen ist, ist keine Zwangskasse, sie übt allerdings auf die Arbeiter einen gewissen Druck dadurch aus, dass nur der Angehörige der Kasse den erhöhten Lohn von 5 Mk. pro Tag erhält, doch erwächst ihm daraus kein grosser Vorteil, da er den Betrag zur Kasse davon bestreiten muss. Der Beitrag des Arbeiters wird berechnet nach seinem Wochenverdienste und beträgt bei einem Einkommen

bis 30 Mk.	1 Mk. pro Woche
„ 33 „	2 „ „ „
über 33 „	3 „ „ „

Die Unterstützungen werden bezahlt:

1) von den Zinsen der einbehaltenen Beträge bis 200 Mk.,
2) von dem 4fachen der Zinsen als Zuschuss des Vereins,

3) von den Zinsen des sonst angesammelten Kapitals,

4) von anderweitigen Zuwendungen.

Die Verzinsung des eingezahlten Geldes ist mithin eine ausserordentlich hohe. Zur Zeit beläuft sich der Ertrag der Spareinlagen auf nicht weniger als $22^1/_2\,\%$ und kann in dieser Höhe zu Unterstützungen verwandt werden. Die Einlagen über 200 Mk. sind von den Unterstützungsgeldern getrennt zu halten und gelten als Sparsumme des betreffenden Arbeiters, dem der Kassenvorstand die Verfügung darüber gewähren kann. Als Altersgrenze für die Aufnahme in die Kasse ist das 40. Lebensjahr festgesetzt. Der Austritt erfolgt durch 4wöchentliche Kündigung. Die Unterstützungen werden an Unverheiratete und Verheiratete in verschiedener Höhe bezahlt in Grenzen von 3 bis 7 Mk. pro Woche, mit einem weiteren Zuschuss, wenn Kinder vorhanden sind. Bei Geburten und Sterbefällen werden ebenfalls Unterstützungen gewährt. Stirbt ein Kassenmitglied aus Ursachen, gegen deren Folgen die Hinterbliebenen nicht durch sonstige Ansprüche versichert sind, so erhält die Witwe, wenn Kinder vorhanden sind, für die Dauer von 12 Monaten eine wöchentliche Unterstützung von 7,50—10 Mk. Am Ende dieser 12 Monate wird das Guthaben des verstorbenen Mitgliedes ausbezahlt. Bei sofortiger Auszahlung dieses Guthabens wird keine Unterstützung gewährt.

Die Leitung der Kasse liegt in den Händen der Mitglieder selbst, die in ihrer Gesamtheit die Generalversammlung bilden und aus sich heraus 7 Leute in den Vorstand wählen. Der Hafenbetriebsverein hat sich aber einen so weitgehenden Einfluss vorbehalten, dass die Selbständigkeit der Leitung stark in Frage gezogen wird. Der Verein hat das Recht, Vertreter in die Generalversammlungen zu schicken, und alle Beschlüsse und Wahlen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Zustimmung seines Vorstandes. Das Vetorecht des Vorstandes des Betriebsvereins geht soweit, dass nach zweimaliger Ablehnung des gewählten Kassenvorstandes er der Generalversammlung einen Wahlaufsatz von 15 Mitgliedern vorlegen kann, aus denen diese zu wählen hat.

Bei Entlassung aus dem Dienste erfolgt gleichzeitig der Ausschluss aus der Kasse, der das Guthaben des Betreffenden bis zur Höhe von 200 Mk. verfällt. Als Gründe für die Ausschliessung gelten:

1) Unbefugter Feierabend,
2) Fehlen an der Arbeitsstelle,
3) Widersätzlichkeit, Ungebühr, Trunkenheit, Diebstahl, Hehlerei, Unterschlagung usw.

Diese Entlassungsgründe lassen ebenfalls deutlich erkennen, dass die Kasse als ein wirtschaftliches Machtmittel anzusehen ist.

Dieses Machtmittel kann den Arbeitgebern andrerseits sehr unbequem werden, da die angesammelten Spargelder über zweihundert Mark im Streikfalle den Arbeitern unbedingt zur Verfügung stehen als Streikfond, bei ordnungsmässiger Kündigung von 4 Wochen ihnen sogar das ganze Guthaben ausgezahlt werden muss. Allerdings können die Kontraktarbeiter ohne Verlust ihres Guthabens nicht unmittelbar in den Streik eintreten, aber das ist auch nicht erforderlich, da sie einmal nur ¼ aller Schauerleute ausmachen und andrerseits während der 4wöchigen Kündigungsfrist den Arbeitgebern durch „passive Resistenz" unberechenbaren Schaden zufügen können. Bei den hohen Beiträgen wächst dieser unfreiwillige Streikfond rapide an. Es wurden in den 8 Monaten von Mai bis Dezember 1907 über 80000 Mk. eingezahlt und die Kasse ging mit einem Kapital von 66448 Mk. in das neue Jahr über. Tritt ein Streikfall auch vorläufig nicht ein, so ist die optimistische Vermutung, dass die Mitgliedschaft der Kasse, getrieben durch die Gegnerschaft der freien Gewerkschaft, sich in eine gelbe Gewerkschaft umwandeln werde, doch verfrüht. Es spricht jedenfalls stark dagegen, dass von den Kontraktschauerleuten nur wenige einen längeren Zeitraum im Kontrakt verblieben sind. Nach ca. sechs Monaten ist durchschnittlich nur die Hälfte noch in Kontrakt gewesen in der Periode März—Dezember 07. Wird auch gegenwärtig in der Zeit fallender Konjunkur eine grössere Ständigkeit erreicht werden, mit steigender Konjunktur wächst die Initiativ-

kraft der Arbeiterorganisation durch den Zuwachs an Mitgliedern mit der Nachfrage nach Arbeitskräften. Bei einer starken Initiativkraft wird den Arbeiter sein natürliches Gefühl eher in die Gewerkschaft als in die Unternehmerkasse treiben, die ihm durch Wort und Schrift verhasst genug gemacht wird. Nach diesen Voraussetzungen wird auch die Kontraktarbeiterschaft sich aus dauernd wechselnden Elementen zusammensetzen und die Bildung eines festen zuverlässigen Arbeiterstammes durch dieses System in Frage gestellt.

Die Unterstützungskassen des Vereins der Importeure englischer Kohlen, wie des Hafenbetriebsvereins sind nicht gegründet zum Zwecke der Arbeiterfürsorge, sondern sie sind lediglich Mittel zu einem anderen Zwecke, die Schlagkraft der Arbeiterorganisationen zu schwächen. Einen Nutzen aus dieser Unterstützungskasse haben ausserdem allein die schwarzen und die weissen Schauerleute, während der übrige Teil der Hafenarbeiterschaft nur den Schutz der gesetzlichen Arbeiterversicherung, resp. auch den der Kasse des Hafenarbeiterverbandes geniesst. Eine Ausnahme machen die Arbeiter der Hamburg-Amerika-Linie, welche allein von allen Hafenbetrieben zu einer planmässigen Arbeiterfürsorge übergegangen ist.

In den Augen der Arbeiter, mindestens aber in denen der Gewerkschaftsführer, ist jede Wohlfahrtseinrichtung seitens der Unternehmer ein Lockmittel [1]). Wenn hiermit gemeint ist, dass durch dieses Mittel die Arbeiter an den Betrieb enger angeschlossen werden sollen, so ist dagegen nichts zu erwidern. Ein solcher Erfolg, muss im Interesse der Arbeiter, des Unternehmers und des Betriebes liegen. Eine „Versklavung" der Arbeiterschaft ist hierdurch nicht zn befürchten. Die Gewerkschaft macht diese „Lockmittel" aber verächtlich und bedient sich doch selbst dieser Mittel und zu demselben Zwecke. Der Arbeitgeber ist bemüht, seine Leute im Betriebe zu halten, die Gewerkschaft will sie im Verbande halten. Das gibt der Hafenarbeiterverband im Protokoll des 9. Verbandstages 1906 unumwunden zu, wenn er schreibt: „Die in unserer Organisation

[1]) Prot. d. Ew., Kaiarb., Schauerleute.

herrschende Fluktuation ist immer noch eine ganz erstaunliche, ja sie vergrössert sich, sie nimmt öffentlich zu, anstatt wie wir hofften, durch die Einführung der Unterstützungeinrichtungen zu vermindern."

Hamburg-Amerika-Linie.

Von allen Grossbetrieben des Hamburger Hafens ist die Hamburg-Amerika-Linie durch den gewaltigen Umfang des Unternehmens am meisten daran interessiert, dass der wirtschaftliche Friede im Hafen nicht gestört wird. Durch Verhandlungen mit den freien Gewerkschaften der Seeleute und der Hafenarbeiter, die selbst einen offenen Vertragsbruch nicht scheuten, war eine dauernde Einigung nicht zu erzielen. Da man die Unmöglichkeit sah, sich in den freigewerkschaftlich organisierten Arbeitern einen zuverlässigen Arbeiterstamm heranzuziehen, schloss man deren Führer schliesslich prinzipiell von den Verhandlungen aus. Fortan unterhandelte man nur mit eigenen Leuten und, um eine nähere Fühlung mit ihnen zu behalten, schritt man zur Gründung von Kassen- und Wohlfahrtseinrichtungen, deren erste im Frühjahr 1907 ins Leben trat. Die Hamburg-Amerika-Linie trat damit als das erste Grossunternehmen des Hafens für eine praktische sozialpolitische Betätigung ein und gab mit diesem Vorgehen eine Anregung, welche auf die übrigen Unternehmer nicht ohne Einfluss bleiben wird.

Die Art dieser Betätigung wird in Anbetracht mustergültiger Einrichtungen wie bei Karl Zeiss in Jena oder etwa der Torpedowerft in Kiel vielleicht engherzig erscheinen, doch sind zwei Momente nicht zu vergessen, die auf das Vorgehen der Linie bestimmend einwirken mussten. Erstens stehen die Arbeitgeber und Arbeitnehmer des Hamburger Hafens nicht auf dem Boden des Tarifvertrages, weshalb eine völlige Unabhängigkeit der Einrichtungen undurchführbar ist. Zweitens verändert der Wechsel der Nachfrage nach Arbeitskräften und die damit verbundene Fluktuation dauernd den Bestand der Arbeiterschaft des Unternehmers, wodurch dieser selbst gezwungen wird, für die Erhaltung der Einrichtungen Sorge zu tragen. Hinzuzufügen ist, dass die Hafenarbeiter ungelernte Arbeiter sind, die man

im allgemeinen mit Recht als minderqualifizierte Arbeiter bezeichnen kann, und dass nicht zuletzt die ganzen sozialpolitischen Massnahmen der Linie in den eigenartigen Verhältnissen des Hafens absolut neu sind. Die erste Aufgabe dieser Massnahmen war, das Los des angestrengt tätigen Arbeiters zu erleichtern und darüber hinaus für ihn und seine Familie in allen Fällen der Not zu sorgen.

Zu dem letztgenannten Zwecke bestehen innerhalb des Betriebes der Linie für die Arbeiter drei Kassen, die Hülfskasse, die Invalidenkasse und der Klub Amerika.

Hülfskasse.

Die Hülfskasse ist von der Linie für die Arbeiter aller Kategorien, die in ihrem Betriebe beschäftigt sind, errichtet worden. Sie hat den Zweck, den Arbeitern in Krankheits- und Notfällen angemessene Unterstützung zu gewähren, vor allem in Fällen, wo die gesetzlich vorgeschriebenen Kranken- und Hülfskassen nicht ausreichen. Um die notwendige Grundlage zu schaffen, hat die Linie die Zinsen eines Stiftungskapitals von 200000 Mk. der Kasse überwiesen. Ausserdem zahlt die Linie Zuschüsse in gleicher Höhe der von den Arbeitern geleisteten Beiträge, die pro Mann 10 Pfg. pro Woche betragen. Mit dem Austritt aus der Kasse oder aus dem Dienste der Linie geht die Anwartschaft auf Unterstützung verloren. Ein Rechtsanspruch auf Unterstützung besteht nicht, auch findet keine Beitragsrückzahlung für den Fall des Austritts statt. Über Höhe und Dauer der Unterstützung ist kein bestimmtes Mass vorgeschrieben, sondern dem Entscheid des Kassenvorstandes anheimgegeben.

Die Kasse wird von der sozialpolitischen Abteilung der Linie verwaltet. Über die Verwendung der Mittel beschliesst ein selbst gewählter Arbeiterausschuss, welcher aus 7 Mitgliedern besteht. Den Vorsitz führt ein Vertreter der Linie, welcher bei Beschlussfassung über Höhe, Art und Dauer der Unterstützung nicht mitstimmt, gegen gefasste Beschlüsse aber ein Veto einlegen kann, wenn gegen die Satzungen verstossen wird oder die Mittel der Kasse überschritten werden. Die Ausschuss-

mitglieder werden jährlich gewählt. Bei Bekanntgabe des Wahltages wird den Kassenangehörigen ein Wahlaufsatz zugestellt, welcher die Namen von vierzehn Arbeitern enthält. Der Wahlaufsatz gilt als Stimmzettel, doch sind die Mitglieder berechtigt, an Stelle der vorgeschlagenen andere Arbeiter zu wählen.

Abänderungen der Satzungen, wie Umgestaltung und Auflösung der Kasse, hat sich die Linie vorbehalten. Von den ca. 5000 Arbeitern der Linie sind nur ca. 900 in der Hülfskasse, doch ist die Zahl fortwährend im Zunehmen begriffen. Die Schauerleute der Linie gehören dieser Kasse nicht an, da diesen die Benutzung der Spar- und Unterstützungskasse des Hafenbetriebsvereins offen steht. Von den besser gestellten Arbeitern sind die Vorarbeiter ebenfalls in der Kasse, die Vizen dagegen sind vorwiegend in der Beamtenpensionskasse der Gesellschaft.

Invalidenkasse.

Am 15. Juli 1907 trat eine andere Kasse der Gesellschaft, die Arbeiterinvalidenkasse, ins Leben. Der Arbeiterinvalidenkasse kann jeder Arbeiter der Linie, dessen Beschäftigung nicht im voraus auf einen kleineren Zeitraum als eine Woche beschränkt ist und der der reichsgesetzlichen Invalidenversicherungspflicht unterworfen ist, beitreten. Der Zweck der Kasse ist, den Mitgliedern für den Fall dauernder Dienstunfähigkeit eine Pension zu gewähren. Steigt der Lohn eines Mitgliedes über 2000 Mk., ist er berechtigt die Versicherung fortzusetzen.

Der Beitrag beträgt 15 Pfg. für die Woche. Den gleichen Betrag zahlt die Linie für jedes Mitglied. Die Rente beträgt nach Zurücklegung von 5 Dienstjahren 200 Mk. jährlich. Sie steigt für jede weitere Beitragswoche um 20 Pfg. bis zur 1000. Woche, von da bis zur 1520. Woche um je 10 Pfg. Eine weitere Steigerung findet nicht statt. Reichen die Bestände der Kasse nicht aus, so sind Zuschüsse aus der Veteranenstiftung der Linie zu leisten, welche aber 3500 Mk. jährlich nicht übersteigen dürfen. Scheidet ein Mitglied aus, so erhält es je nach der Dauer seiner Versicherung vom 1. bis zum 15. Jahr 70—100 %

seiner Beitragssumme zurückerstattet. Eine Rückerstattung tritt nicht ein bei Entlassung wegen Vertragsbruchs oder wegen Verbrechens und vorsätzlicher Vergehen und bei Selbstverstümmelung oder bei Verletzungen, die bei Begehung eines Verbrechens erfolgt sind. Der Anspruch auf Rente ruht bei einer Freiheitsstrafe über einen Monat. Die Rente wird entzogen, wenn die dauernde Dienst- und Erwerbsunfähigkeit nicht mehr vorhanden ist. Bei Wiedereintritt der Erwerbsunfähigkeit wird die früher bezogene Rente wieder gewährt.

Die Verwaltung der Kasse liegt in den Händen des Vorstandes und der Generalversammlung. Der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden, dessen, Stellvertreter und dem Kassierer, alle drei werden von der Linie ernannt, und aus drei von der Generalversammlung gewählten Vertretern der Versicherten als Beisitzer. Die Generalversammlung besteht aus den Vertretern der Kassenmitglieder und den Vertretern der Gesellschaft. Auf je 100 Mitglieder ist ein Vertreter und ein Ersatzmann auf der Wahlversammlung zu wählen. Gegen die Entscheidungen des Vorstandes können die Versicherten Berufung einlegen beim Schiedsgericht. Dies besteht aus drei Personen, von denen jede Partei eine zu ernennen hat. Sind sich die Parteien über den Obmann nicht einig, so soll der älteste Sekretär der Handelskammer als Obmann gebeten werden.

Beschlüsse über Abänderungen der Satzungen oder die Auflösung der Kasse bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Mehrheit von $^3/_4$ sämtlicher in der Generalversammlung abgegebenen Stimmen.

Die Zahl der Mitglieder beträgt ca. 10 000, diese Zahl wird aber nur erreicht, da die Seeleute gezwungen sind, dieser Kasse beizutreten. Sie ist für diese also eine Zwangskasse [1]).

Klub Amerika.

Während die Hülfskasse und die Invalidenkasse dem Einfluss und der Kontrolle der Gesellschaft unterworfen sind, ist

[1]) Von den 10283 Mitgliedern im Mai 1908 sind über 10000 Seeleute.

der Klub Amerika unabhängig von der Linie. Die Mitgliedschaft dieser Kasse besteht durchgehend aus Kaiarbeitern, doch müssen es entweder Akkord- oder feste Hülfsarbeiter sein. Der Zweck der Kasse ist, den Mitgliedern bei Krankheit und Unglücksfällen Unterstützungen zu gewähren. Dieser alleinige Zweck wird noch besonders gestützt durch den § 2, der den Mitgliedern Diskussionen über Politik und Betrieb verbietet Der Eintritt kostet 50 Pfg., der Beitrag wöchentlich 10 Pfg. Wird der Beitrag nicht bezahlt, so erlischt das Anrecht auf Unterstützung, und es erfolgt nach 4 Wochen der Ausschluss aus der Kasse. Die Unterstützungen werden frühestens nach 13wöchiger Zugehörigkeit zur Kasse in einer Höhe von 2 Mk. pro Tag für die Höchstdauer von 26 Wochen bezahlt in einem laufenden Jahre. Beim Todesfall eines Mitgliedes hat jeder Kassenangehörige 50 Pfg., bei dem Tode der Frau 25 Pfg. zur Unterstützung zu zahlen.

Der Vorstand wird auf 1 Jahr gewählt und setzt sich aus einem Vorsitzenden, einem Stellvertreter, einem Kassierer und zwei Schriftführern zusammen. Der Hauptkassierer haftet für das Kassenguthaben mit seinem ganzen Vermögen. Alle Abstimmungen erfolgen nach einfacher Majorität. Zum Austritt ist 14tägige Kündigung erforderlich. Man kann auch Mitglied der Kasse bleiben beim Austritt aus dem Dienst der Linie.

Die Mitgliederzahl ist verhältnismässig gering und umfasst ca. 900 Arbeiter.

Von stark hemmenden Einfluss auf das Wachstum dieser jungen Kassen ist die lebhafte Gegenagitation des Hafenarbeiterverbandes. Dagegen muss sich die Linie wehren. Der Arbeiter ist z. B. offiziell nicht gezwungen der Arbeiterinvalidenkasse beizutreten, doch wird insofern ein Druck auf ihn ausgeübt, als das Aufrücken in die höheren Lohnklassen von seinem Beitritt zur Kasse abhängig gemacht wird. Aus diesem Grunde und weil sowohl in der Hülfskasse, wie in der Arbeiterinvalidenkasse der Arbeitsvertragsbruch mit dem Verlust der Beitragssumme verbunden ist, hat die Linie Aussicht, eine grössere Zahl zuverlässiger Arbeiter enger an den Betrieb anzuschliessen. Ob dieser Anschluss auf die Dauer der Bildung eines festen Arbeiter-

stammes gleichkommen wird, muss vorläufig dahingestellt sein bleiben, da die Neuheit der Einrichtungen bei den eigenartigen Verhältnissen des Hamburger Hafens keinen sichern Schluss gestattet. Im wesentlichen hängt der Erfolg dieser Taktik von dem Gange der gewerkschaftlichen Bewegung ab. Gelingt es den Unternehmern die Arbeiterorganisationen auch künftig im Zaume zu halten, so wird bei dem hohen Lohnangebote es ihnen an den gewünschten Arbeitskräften nicht fehlen. Sollte es aber auch im Hamburger Hafen einst zur Wendung kommen und Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf dem Boden der Tarifgemeinschaft stehen, dann ist die Existens dieser Kassen unmöglich. Vorläufig trägt die Existenz dieser Kassen wohl nicht wenig zur Erhöhung der Spannung zwischen den Organisationen der Unternehmer und Arbeiter bei.

Betriebskrankenkasse.

Neben den vorerwähnten Kassen leitet die Gesellschaft die reichsgesetzliche Betriebskrankenkasse.

Die Betriebskrankenkasse ist für alle im Betriebe beschäftigten Arbeiter und Handlungsgehülfen errichtet, soweit deren Einkommen 2000 Mk. im Jahre nicht übersteigt. Mitglieder, die aus dem Betriebe der Gesellschaft ausscheiden, können in der Kasse verbleiben, solange sie sich innerhalb des Deutschen Reiches befinden, müssen aber den vollen Beitrag ($^3/_3$) bezahlen. Ist ein Mitglied gleichzeitig in einer anderen Kasse, so erhält er nur soviel Krankengeld, dass die Summe des Geldes aus beiden Kassen den Durchschnittstagelohn nicht übersteigt. Denjenigen, die sich eine Krankheit vorsätzlich durch Trunkenheit oder durch schuldhafte Beteiligung an Raufhändeln zugezogen haben, kann die Unterstützung ganz oder teilweise entzogen werden. Das Unterstützungsgeld wird in der Höhe der Hälfte des zuletzt verdienten durchschnittlichen Tagelohnes bezahlt. Als Sterbegeld wird der 25fache Betrag des durchschnittlichen Tagelohnes gewährt. Die Beiträge betragen $3^1/_2\,\%$ des Durchschnittlohnes und wird dieser Lohn wie folgt berechnet:

	Lohn	Durchschnitt-lohn	Beitrag
Klasse I	über 4,30 Mk.	5,00 Mk.	105 Pfg. per Woche
„ II	3,70 - 4,30 „	4,00 „	84 „ „ „
„ III	3,20—3,70 „	3,60 „	75 „ „ „
„ IV	weniger wie 3,20 Mk.	3,00 „	63 „ „ „

Die Beiträge sind also ausserordentlich hoch, ohne dass dem gegenüber besondere Leistungen der Kasse ständen.

Die Organe der Kasse sind der Vorstand und die Generalversammlung. Der Vorstand besteht aus einem Vertreter der Gesellschaft als Vorsitzenden und einem als Kassenführer. Zu Beisitzern werden von der Generalversammlung fünf Vertreter ohne Mitwirkung der Gesellschaft gewählt. Die Generalversammlung wird gebildet von den Vertretern der Kassenmitglieder und denen der Gesellschaft. Auf je 100 Mitglieder kommt ein Vertreter. Die Vertreter der Gesellschaft haben auf je zwei Stimmen der anwesenden Kassenmitglieder eine Stimme.

Die Aufsicht über die Kasse wird unter der Oberaufsicht eines hohen Senats zu Hamburg von der Hamburgischen Behörde für Krankenversicherung wahrgenommen.

Ausser diesen Arbeiterkassen besteht seit längerem bei der Linie eine Pensionskasse für Invaliden, Witwen und Waisen. Dieser Kasse müssen alle Angestellte bis zu einem Einkommen von 7500 Mk. angehören. In diese Kasse können durch das Kuratorium im Einverständnis mit dem Vorstande der Hamburg-Amerika-Linie auch besser gestellte Arbeiter mit einem Einkommen von über 2000 Mk. im Jahre aufgenommen werden.

Eine Witwen- und Waisenversicherung für Arbeiter soll noch folgen, sobald über die Art der reichsgesetzlichen Versicherung entschieden ist.

Kuhwärder.

Einem langgefühlten Bedürfnisse entsprechend hat die Linie bei dem Bau der neuen Kuhwärderhäfen verschiedene gute Einrichtungen getroffen, um den Arbeitern angenehme Unterkunftsräume für die Essenspausen zu bieten und ihrer schweren Tätigkeit eine Erleichterung zu schaffen. Jedem der grossen Lagerschuppen am Kai ist ein Anbau angefügt, in dem sich die Aufenthaltsräume für die Arbeiter befinden. Bei der Verteilung der Räume hat man darauf gesehen, möglichst die Arbeiter derselben Gehaltsstufe zusammenzuhalten. So haben z. B. die Vorarbeiter, die festen Arbeiter, die Gelegenheitsarbeiter usw. ihre eigenen Räume. Die Zimmer sind einfach und zweckentsprechend eingerichtet. Tisch und Bänke sind aus Holz und von bequemer Breite. Rings um die Wände läuft ein Holzbord, auf den die Arbeiter ihr Geschirr legen können und darunter ist ein Haken angebracht zum Aufhängen des Zeuges. Im Winter sorgt ein grosser Kachelofen für die nötige Wärme. In der einen Ecke befindet sich ein geräumiger Gasofen, in dem die Arbeiter ihr mitgebrachtes Essen aufwärmen, resp. warmhalten können. Im Keller des Gebäudes befindet sich ein Waschraum, der im Winter allerdings wenig benutzt wird, da keine Warmwasserleitung vorhanden ist. Handtuch und Seife können nicht mehr zur Verfügung gestellt werden, nachdem sich eine allzu häufige Neuanschaffung als notwendig gezeigt hat. Die Aufsicht über diese Räume führt ein alter Mann oder ein Invalide. Er hat für Reinhaltung der Räume zu sorgen und muss sie während der Arbeitszeit verschlossen halten, um Diebstähle zu verhindern.

Seit Dezember 1906 hat die Linie auch eine Kaffee- und Teeküche im Kuhwärderhafen eingerichtet, in der die Arbeiter $^1/_2$ Liter Tee für 2 Pfg. und $^1/_2$ Liter Kaffee für 3 Pfg. erhalten können. Dem Gebrauche im Hafen gemäss und um die Folgen des Sauerwerdens zu vermeiden, wird keine Milch hinzugetan, wohl aber ist Zucker hinzugesetzt. Der Verbrauch von Kaffee und Tee steht etwa im Verhältnis von $^2/_3$ zu $^1/_3$. Die Frequenz der Küche ist zeitweilig eine ausserordentlich grosse und bewegt sich auch im Durchschnitt auf fester Höhe. Die Einrichtung

hat sich jedenfalls in jeder Hinsicht bewährt. Die Küche kann sich aus eigenen Mitteln nicht erhalten, daher muss die Linie einen Zuschuss leisten von ungefähr $^1/_3$ der Kosten.

Während der Zeit des letzten Schauermannsstreiks wurde die Küche einem neuen Zwecke dienlich gemacht. Es wurden grosse Kochkessel hineingebaut, in denen für die fremden Arbeitswilligen das Essen gekocht wurde. Zu dieser Bestimmung wird auch bei allen künftigen Streikfällen die Küche bereit sein.

Die Hamburg - Amerika - Linie beabsichtigt ihre sozialpolitische Wirksamkeit in den angefangenen Bahnen fortzuführen. Es ist zunächst der Bau von Arbeiterwohnungen geplant, doch ist das Unternehmen nicht als Arbeiterbauverein gedacht, sondern die Linie will Eigentümerin der Häuser bleiben. Man ist im Direktorium der sozialpolitischen Abteilung der Meinung, dass es auch so an Arbeitern, die in billiger, fester Miete wohnen möchten, nicht fehlen würde. Bei den wirtschaftlichen Verhältnissen des Hafens ist diese Zuversicht gerechtfertigt. Diejenigen Arbeiter, die als Kontraktarbeiter oder aus irgend einem anderen Grunde dem sozialdemokratischen Hafenarbeiterverband nicht angehören, werden es sicher als eine Erleichterung ihrer täglich bedrohten Sonderstellung ansehen, wenn sie nicht gezwungen sind, in ihren Wohnungen sich den Belästigungen seitens organisierter Arbeiter auszusetzen. In dieser Hinsicht ist die Gründung einer solchen Arbeiterkolonie für die wirtschaftlichen Verhältnisse des Hamburger Hafens interessant. Jedenfalls wird auch dieser Versuch zur Entscheidung im Kampfe der Gewerkschaften und der Unternehmer beitragen.

Gelbe Gewerkschaft.

Innerhalb der Arbeiterschaft des Hamburger Hafens ist keine bedeutendere gewerkschaftliche Bewegung der gelben Richtung aufgekommen. Einzelne Arbeiterkassen oder Vereine, wie z. B. bei der Hamburg-Amerika-Linie der Klub Amerika, der Vorarbeiterklub und der Vizenklub schliessen eine Zugehörigkeit zum Hafenarbeiterverbande wohl aus, doch gehören sie ebenso-

wenig der gelben Gewerkschaft an, Ebenso belanglos ist die Anhängerschaft des Bundes vaterländischer Arbeiter.

Dass die Gelbe Bewegung in Hamburg so wenig Boden gewinnt, liegt nicht allein an dem Widerstande der sozialdemokratischen Organisation und dem von ihr geübten Terrorismus. Die Hamburgischen Arbeitgeber, die ja fast durchweg die Arbeiterschaft durch den Besitz des Arbeitsnachweises beherrschen, fürchten, aus ihrer Position heraustreten zu müssen, wenn sie mit den „unternehmerfreundlichen Arbeitern" Verträge abschliessen sollen. Es wird als lästig empfunden, dass man den gelben Arbeitern nicht mit derselben Unnahbarkeit begegnen kann, wie den roten. Sie sind nicht geneigt, auch nur den kleinsten Teil ihrer Macht durch andere Handhabung des Arbeitsnachweises sich nehmen zu lassen, oder gar bei Streitigkeiten mit den Arbeitern sich einem gemeinsamen Schiedsgericht zu unterwerfen. Die Unannehmlichkeiten, die man hier fürchtet, werden auf der anderen Seite durch keine Vorteile ausgeglichen. Einmal ist die Zahl der gelben Arbeiter nur gering, eine Vollbesetzung des Betriebes damit also ausgeschlossen. Andererseits führt die Einstellung und Begünstigung der Gelben zu Streitigkeiten unter der Arbeiterschaft, die dem ordnungsgemässen Gange des Betriebes schon schädlich sein können. Der Hamburger Arbeitgeber, der die Macht nun einmal in den Händen hat, fährt daher immer besser, wenn er freigewerkschaftlich organisierte Arbeiter einstellt, über die er dem Interesse des Betriebes gemäss verfügen kann, ohne eine Einrede dulden zu brauchen. Die Klagen der gelben Gewerkschaften, dass sie das billigerweise zu erwartende Entgegenkommen der Unternehmer in Hamburg häufig nicht fänden, sind daher vollauf gerechtfertigt. Einen wirklich festeren Bestand hat die gelbe Gewerkschaft eigentlich nur da, wo sie aus dem Zusammenschluss der Arbeiter eines Betriebes entstanden ist.

Seit Anfang dieses Jahres ist unter den Seeleuten eine kleine gelbgewerkschaftliche Bewegung aufgekommen. Wenn die Seeleute auch eigentlich in den Rahmen dieser Abhandlung nicht hineingehören, so ist dieser Bewegung doch Erwähnung zu tun, da sie von gewissem Einflusse auf die Hafenarbeiter-

schaft ist und von Seiten der Gewerkschaft trotz allen Leugnens genau beobachtet wird.

Die Vereinigung seemännischer Berufsvereine wurde am 7. Februar 1908 gegründet und setzt sich zusammen aus vier Vereinen:

1) dem Verein Hamburger Oberstewards und Stewards,
2) dem Verein seefahrender Köche,
3) dem Verein der Boots- und Zimmerleute, und
4) dem Verein der Matrosen.

Die Mitgliederzahl der seemänischen Vereinigung ist nur gering und beträgt ca. 300 Mann. Als gemeinsames Organ für die Vertretung der Interessen der Vereinigung ist „Der Seefahrer", das bisherige Blatt der Bootsleute und Matrosen angenommen worden. Durch dieses Blatt, wie durch das offizielle Organ der gelben Gewerkschaft „Der Bund" gewinnt die Bewegung auch mit den weiteren Kreisen der Arbeiterschaft Fühlung und kann ihre Ideen dorthin übermitteln.

Laut § 1 des Statuts ist der Zweck der Vereinigung ein gemeinsames Vorgehen aller seemännischen Berufsvereine in der Vertretung ihrer Interessen mit gleichzeitiger Wahrung der berechtigten Interessen der Reeder. Im Sinne dieser grundlegenden Bestimmung ist festgesetzt, dass keine Versammlung beschlussfähig sein soll, in der nicht ein Vertreter des Vereins Hamburger Reeder anwesend ist. Seine Mitwirkung bei den gefassten Beschlüssen ist dadurch sicher gestellt, dass ihm auf seinen Antrag jederzeit das Wort erteilt werden muss, und dass er bei Beschlussfassung gleichberechtigt mit den übrigen Vertretern ist. (§ 2). Die Führung der Geschäfte und Versammlungsleitung liegen in den Händen eines von den Vertretern der einzelnen Berufsvereine gewählten Geschäftsführers und eines Stellvertreters. Mit Zustimmung der Jahresversammlung beruft der Geschäftsführer einen Kassen- und einen Schriftführer, sowie deren Stellvertreter. Alle Ämter sind Ehrenämter, entstehende Auslagen werden vergütet. Zur Bestreitung der Ausgaben zahlen die angeschlossenen Vereine pro Kopf ihrer Mitglieder monatlich 10 Pfg. Bei der Abstimmung in den Versammlungen hat

jeder angeschlossene Verein eine Stimme, der Vertreter des Vereins Hamburger Reeder zwei.

Nach den bisherigen Erfahrungen wird diese kleine gelbe Gewerkschaft kaum zu Nachahmungen in anderen Berufszweigen des Hafenbetriebes führen. Trotz der Protektion des Vereins Hamburger Reeder und besonders der Hamburg Amerika-Linie ist der Bestand der Vereinigung seit seiner Gründung eher rückwärts als vorwärts gegangen. Ein weiterer Erfolg der Unternehmer des Hamburger Hafens auf diesem Wege ist wohl kaum zu erwarten, da selbst die gegenwärtig herrschende flauere Zeit keinen Zufluss an Mitgliedern gebracht hat.

Der Staat.

Neben den bisher aufgeführten privaten Unternehmern, die eine praktische Sozialpolitik treiben, ist als letzter grosser Arbeitgeber des Hamburger Hafens der Hamburger Staat selbst zu nennen. Seine Arbeiter sind im Hafen in den verschiedensten Berufszweigen tätig. Unter die Kategorie der eigentlichen Hafenarbeiter fallen die staatlich angestellten Baggerer, Schiffer und Kaiarbeiter.

Die vorgesetzte Behörde der Staatskaiarbeiter ist die Kaiverwaltung, welche die erforderlichen Arbeiter einzustellen und nach dem vereinbarten Tarif mit der Mitgliedschaft Kaiarbeiter des Hafenarbeiterverbandes zu entlohnen hat. Es ist dem Hamburger Staate von den Arbeitern sehr übel vermerkt worden, dass nach Beendigung des grossen Streiks von 1896/97 die Kaiverwaltung genau so mit Massregelungen und Aussperrungen vorging, wie die übrigen Arbeitgeber, trotzdem die Kaiarbeiter erst in letzter Stunde, als die Reeder jeden Vergleich ausgeschlagen hatten, die Arbeit niederlegten. Auch heute noch schliesst sich die Kaiverwaltung bei allen gewerkschaftlichen Bewegungen dem Vorgehen der privaten Arbeitgeber an, wodurch bei den Arbeitern die Ansicht verstärkt wird, dass die grossen Unternehmer und die Hamburgische Staatsregierung miteinander identisch seien. Auch sonst hat sich der Staatskaiarbeiter keiner besonderen Fürsorge zu erfreuen. Unterkunftsräume, Waschvorrichtungen und Wärmeofen für das Essen sind

nur in mangelhaftester Weise vorhanden. Man hat allerdings im Hafengebiet Kaffee- und Speisehallen errichtet und deren Betrieb dem Verein für Volkskaffeehallen gegen eine aus etwaigen Überschüssen des Betriebes zu leistende Mietsentschädigung übertragen. Die Arbeiter können dort für billiges Geld verschiedene gut bereitete Speisen und Getränke, besonders Kaffee, erhalten. Entgegen den Bestimmungen, welche im übrigen Gebiete des Hamburger Hafens den Handel mit alkoholischen Getränken verbietet, wird noch heute am Staatskai unter der Hand Flaschenbier verkauft.

Seit einigen Jahren hat der Hamburger Staat, dem Beispiel privater Unternehmer folgend, die Errichtung einer Arbeiterversorgungskasse in Erwägung gezogen. Die Beratungen und Verhandlungen zogen sich bis zum Mai 1905 hin. Den Abschluss bildete die Gründung einer Alters- und Invaliditätsversicherung der Staatsarbeiter in Hamburg. Der Kreis der fürsorgeberechtigten Personen erstreckt sich auf alle im unmittelbaren Dienste des Hamburger Staates angestellten Arbeiter, die der reichsgesetzlichen Versicherungspflicht unterliegen. Eine Maximalgrenze für das Eintrittsalter ist nicht gezogen in Rücksicht auf viele alte Arbeiter, die der Vorteile der Versicherung teilhaftig werden sollten.

Der Beitrag beträgt wöchentlich 15 Pfg., zu dem der Staat einen Zuschuss in gleicher Höhe leistet. Personen mit einem Einkommen von über 2000 Mk. können die Versicherung fortsetzen, müssen aber den doppelten Beitrag zahlen unter Fortfall des Staatszuschusses, bis sie eventuell als Beamte angestellt werden. Bei Entlassung erfolgt die Rückzahlung des Einsatzes nach einem Jahr mit 70 %, nach jedem weiteren Jahr mit 2 % mehr, sodass nach 15 Jahren der volle Betrag vergütet wird.

Die nach dem Gesetz zuständige Rente beträgt nach Zurücklegung von 5 Dienstjahren 200 Mk. jährlich. Sie steigt für jede weitere Beitragswoche bis zur 1000. um 20 Pfg., von da bis zur 1520. um je 10 Pfg. Weitere Steigerung findet nicht statt.

Mit Hinzuziehung der Reichsinvalidenrente, die jedem Versicherten ungekürzt bleibt, würde ein Hamburger Invalide der

IV. Lohnklasse zu beziehen haben nach 5jähriger Mitgliedschaft
200 und 151,60 gleich 351,60 Mk, nach weiteren 1000 Wochen
348 „ 240,00 „ 588,00 „ „ „ 1520 „
400 „ 292,00 „ 692,00 „

der V. Lohnklasse zu beziehen haben
200 und 162 gleich 362 Mk. nach 5 Jahren
348 „ 270 „ 618 „ „ weiteren 1000 Wochen
400 „ 332 „ 732 „ „ „ 1520 „

Das Recht auf Bezug der Rente ruht während einer Freiheitsstrafe von über einem Monat, während zwangsweiser Arbeit im Arbeits- oder Besserungshaus und im Auslande. Doch treten in diesen Fällen unterhaltungsberechtigte Angehörige an seine Stelle. Ausländer, die Anspruch auf Rente erworben haben, können bis zu ihrer Rückkehr ins Ausland mit dem dreifachen Betrage der Jahresrente abgefunden werden.

Eine Witwenversorgung fehlt bis jetzt, doch wird der Witwe beim Tode ihres Mannes der fällige Rückzahlungsbetrag ausgezahlt.

Über die Anträge auf Gewährung oder Entziehung der Rente und Kapitalabfindungen, wie über alle Streitigkeiten zwischen der Behörde und den Versicherten entscheidet ein Ausschuss, zu dem je zwei Vertreter der Behörde und der Versicherten gehören. Als Beschwerdeinstanz über die Beschlüsse des Ausschusses wirkt die Berufungskammer, gleichfalls mit paritätischer Besetzung.

Bemerkenswert ist die Stellung, die der Hamburger Staat der reichsgesetzlichen Invalidenversicherung gegenüber einnimmt, indem er die Bestimmung, dass die Gesamtbezüge des Versicherten den $7^1/_2$ fachen Grundbetrag der Rente nicht übersteigen dürfen, willkürlich dahin deutet, dass für diesen Fall nur Pensionen aus öffentlichen Mitteln in Frage kämen, die Hamburger Invalidenversicherungsrente aber nicht unter solche Pensionen zu rechnen sei.

Zusammenfassung.

Aus allem bisher über die Unternehmer des Hamburger Hafens Gesagten geht deutlich hervor, dass sie in dem langen

Kampfe mit der Gewerkschaft von ihrer mächtigen Stellung nichts eingebüsst haben. Sie sind aber auch keinen Schritt weiter vorwärts gekommen zu ihren erstrebten Zielen.

Vereinigt in einer starken Organisation konnten sie den Forderungen der Arbeiter wirksam entgegentreten. Die betriebsfeindliche Tendenz der sozialdemokratischen Gewerkschaften stärkte das Gefühl der eigenen und alleinigen Verantwortlichkeit für die Aufrechterhaltung des Unternehmens. Der von den Gewerkschaften willkürlich konstruierte Gegensatz zwischen Arbeiter und Unternehmer, wurde durch das geschlossene Vorgehen der Arbeitgeber noch schroffer gestaltet. Mit Massnahmen verschiedener Art wehrte man das Streben der Gewerkschaft ab. Gestützt auf die Übermacht des Kapitals begnügte man sich anfangs mit dem kostspieligen Mittel der Aussperrung. Dies brachte jedoch nur teilweise den gewünschten Erfolg, da man im Laufe der Jahre damit den Maistreik wohl einschränkte, von einer allgemeinen Aussperrung der Hafenarbeiter wegen der damit verbundenen schweren Schädigungen und Kosten aber von vornherein absehen musste. Man bediente sich daher bald eines anderen Machtmittels, des Arbeitsnachweises, um unliebsame Elemente aus den Betrieben fern zu halten. Aber auch die Führung schwarzer Listen und die Massregelung führten nicht zum Ziel, da die Gewerkschaft sich lebhaft um das weitere Fortkommen des Gemassregelten bemühte und andrerseits aus dieser Taktik der Unternehmer wertvollen Agitationsstoff sammelte. Mit Übergehung der Hamburgischen Arbeiter suchten die Unternehmer nun fremde deutsche oder ausländische Arbeitswillige besonders in Streikzeiten zu beschaffen. Aber Vorteil und Nachteil hoben sich auf. Wohl gelang es, die Gewerkschaften niederzuwerfen, aber die Kosten waren ungeheuer und der Erfolg kein dauernder, da die notwendig eingestellten Arbeiter sich vielfach als untauglich erwiesen und nicht dauernd im Dienste behalten werden konnten.[1] Als der neueste Versuch, die Macht der Gewerkschaften zu brechen und sich einen gewissen Stamm brauchbarer Arbeiter zu sichern, muss die Einführung des Kontraktsystems und die Gründung von Spar- und Unterstützungskassen gelten. Wenn auch die Erfahrungen, die die Importeure

englischer Kohlen mit dem Zwangskassensystem gemacht haben, für den Standpunkt der Arbeitgeber als durchaus gute zu bezeichnen sind, so können doch diese Erfahrungen nicht die Grundlage geben für die Behandlung der gesamten Arbeiterschaft des Hamburger Hafens. Die Zahl der Kohlenschauerleute ist immerhin nur gering (ca. 300—400) und auch unter das neue Kontraktsystem des Hafenbetriebsvereins haben sich nur ca. 1200 Arbeiter gestellt. Eine weitere zwangsweise Ausbreitung des Kontraktsystems, wie es bei den schwarzen Schauerleuten besteht, erscheint bei den weissen unmöglich und würde sicherlich einen allgemeinen Streik im Hafen zur Folge haben, der mit äusserster Erbitterung ausgefochten würde. Dennoch haben die Unternehmer mit dieser neuen Taktik einen Vorteil errungen, sie schwächen die Initiativkraft der Gewerkschaften nicht gering durch die 14tägige Kündigung, zu der die Kassenmitglieder verpflichtet sind. Andernfalls hat bei Vertragsbruch der Unternehmer den Vorteil, sich mit dem einbehaltenen, ihm verfallenden Gelde der Kasse, Arbeitswillige suchen zu können. Bei vorschriftsmässiger Kündigung der Arbeiter muss ihnen anstandslos ihr Geld ausgezahlt werden, welches einen Streik vortrefflich unterstützen kann [1]), aber in diesem Falle hat der Unternehmer 14 Tage Zeit, um sich neue Arbeitskräfte zu suchen, die Schlagkraft der Gewerkschaft ist also bedeutend gelähmt.

Aber auch dieser Vorteil bringt die Unternehmer ihrem Ziele nicht näher. Für die Aufrechterhaltung des Friedens ist ihnen keinerlei Garantie geboten, und sie haben weder ein Mittel der Macht noch des Rechts, um den Frieden zu erzwingen. Die einzelnen Verhältnisse haben sich auf beiden Seiten verschoben. Arbeiter- und Unternehmerorganisation sind mächtiger geworden, auf beiden Seiten hat man eine starke Konzentration bewerkstelligt, aber die Stellung beider Mächte

[1]) Um welche Summen es sich hierbei handelt, mögen folgende Zahlen ausdrücken. Der gegenwärtige Bestand der Kasse beträgt ca. 66000 Mk. Wenn jeder der ca. 1200 Kontraktarbeiter des H. B. V. seine pflichtige Garantieeinlage von 200 Mk. in der Kasse hat, steht ein Vermögen von 240000 Mk. zur Verfügung. Ähnlich bei den Kohlenschauerleuten.

zu einander ist unverändert geblieben. Im Hamburger Hafen hat nach wie vor das Kapital die Übermacht behalten.

Die Betrachtung der sozialen Verhältnisse des Hamburger Hafens hat ein eigenartiges Bild ergeben. Die Arbeit, die im Hafen geleistet wird, ist schwer und gefahrvoll. Der Lohn ist durchweg gut, das Arbeitsverhältnis aber für den Arbeiter ungünstig. Die Einnahmen der Unternehmer aus den Hafenbetrieben sind im allgemeinen hoch. An einer Erleichterung der schweren Arbeit und der Beseitigung der im Hafenbetriebe herrschenden Misstände sind sowohl Arbeiter als Unternehmer interessiert. Der Arbeiter verlangt mit Recht einen ausreichenden Schutz für Leben und Gesundheit, und dem Unternehmer ist daran gelegen, durch gute Arbeitsgelegenheit den Arbeiter länger in Diensten zu halten und an Unkosten für die Unfallversicherung zu sparen. Beiderseits wird aber die Abstellung der Misstände nicht mit der nötigen Ernsthaftigkeit verfolgt. Den Arbeitern macht die tägliche Umgebung von Gefahren gleichgültig dagegen, und der Unternehmer, der mit den internen Verhältnissen des Hafens häufig unbekannt ist, findet anders keinen Anlass zum Einschreiten, als auf Verfügung der Hafeninspektion hin oder wiederholter Klagen aus der Arbeiterschaft.

Der Lohn der Arbeiter ist erst nach dem Streik von 1896/97 beständig gestiegen, entsprechend dem Anwachsen der Kapitalmacht im Hamburger Hafen. Die Lohnerhöhung und Arbeitszeitverkürzung sind keine Errungenschaften gewerkschaftlicher Forderungen und Streiks, sondern sie sind den Arbeitern von der dauernd günstigen Konjunktur bewilligt worden.

Arbeiter- und Unternehmerorganisationen des Hamburger Hafens stehen nicht auf dem Boden des Tarifvertrages. Das Arbeitsverhältnis wird vielmehr einseitig vom Arbeitgeber geregelt. Doch ist keine der beiden Organisationen ihrem Ziele näher gekommen. Der Gewerkschaft wird die Anerkennung versagt, und den Unternehmern fehlt trotz aller Bemühungen ein zuverlässiger Arbeiterstamm. Den Unternehmern sichert das Kapital ihre Übermacht. Geringe Schwankungen werden durch den Wechsel der Konjunktur hervorgerufen und ausgeglichen.

Die günstige Konjunktur unterstützt den Arbeiter, die ungünstige den Unternehmer. Dieser Wechsel wiederholt sich fortwährend und ist der Nationalökonomie seit langem in der besonderen Form des „ehernen Lohngesetzes“ bekannt.

Das Ringen zwischen Gewerkschaft und Unternehmerorganisation ist im Hamburger Hafen noch lange nicht zum Stillstand gekommen; es hat der erforderliche Ausgleich der Kräfte noch nicht stattgefunden. Der Kampf wird also von beiden Seiten unermüdlich fortgesetzt, bis die Gleichberechtigung der wirtschaftlichen Interessen einst ihren Ausdruck in Tarifverträgen finden wird.

Allem Anscheine nach wird dieser Ausgleich das Ende eines gewaltigen Kampfes sein. Auf beiden Seiten haben sich mächtige Gruppen selbst über die Landesgrenzen hinaus zusammengeschlossen. Auf gewerkschaftlicher Seite trat am 1. April 1905 ein grosses Kartell zusammen, bestehend aus dem Seemannsverband, dem Eisenbahnerverband, dem Verbande der Maschinisten, Heizer und verwandter Berufsgenossen, dem Zentralverbande der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und dem Verbande der Hafenarbeiter und verwandter Berufsgenossen. Dieses umfangreiche Kartell ist seinerseits der Internationalen Transportarbeiter - Federation angeschlossen. Dem gegenüber steht auf Seiten der Unternehmer der Arbeitgeberverband Unterelbe, der wiederum gestützt wird von der „Hauptstelle Deutscher Arbeitgeberverbände“ und dem „Verein Deutscher Arbeitgeberverbände“, die seit Dezember 1904 in allen wichtigen Fragen gemeinsam operieren. Eine weitere Konzentrierung der Arbeitgeberorganisationen fand am 6. Februar 1907 mit der Gründung des Zentralverbandes Deutscher Reeder statt. Auch die Arbeitgeberorganisationen überschreiten die nationalen Grenzen mit dem Anschluss an die „International Shipping Federation“.

Lebenslauf.

Ich, Johannes Martin Schupp, geboren den 5. Oktober 1883 in Hamburg, genoss meine erste Schulbildung in der Privatrealschule von Dr. W. Lange, wo ich Ostern 1900 das Einjährigen-Examen bestand. Ich ging dann über zur Oberrealschule vor dem Holstentor, welche ich im Herbst 1903 mit dem Zeugnis der Reife verliess. Ich widmete mich dem Studium der Philosophie und war immatrikuliert auf den Hochschulen Jena, Berlin, Strassburg und Kiel. Auf letzterer Universität bestand ich am 28. Juli 1908 das philosophische Doktorexamen. Meine akademischen Lehrer waren in

Jena: Binswanger, Dinger, Eucken, Liebenam, Liebmann, Michels, Mentz, Schrader, Stoy und Wilhelm.

Berlin: Paulsen, Roethe und Roediger.

Strassburg: Martin, Ziegler und Rudolf.

Kiel: Adler, Bernhard, Strömgreen, Martius, Tönnies und Volquardsen.

Allen meinen akademischen Lehrern spreche ich meinen gebührenden Dank aus.

HD
8039
L82G47

Schupp, Johannes
Die sozialen Verhältnisse
im Hamburger Hafen

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY